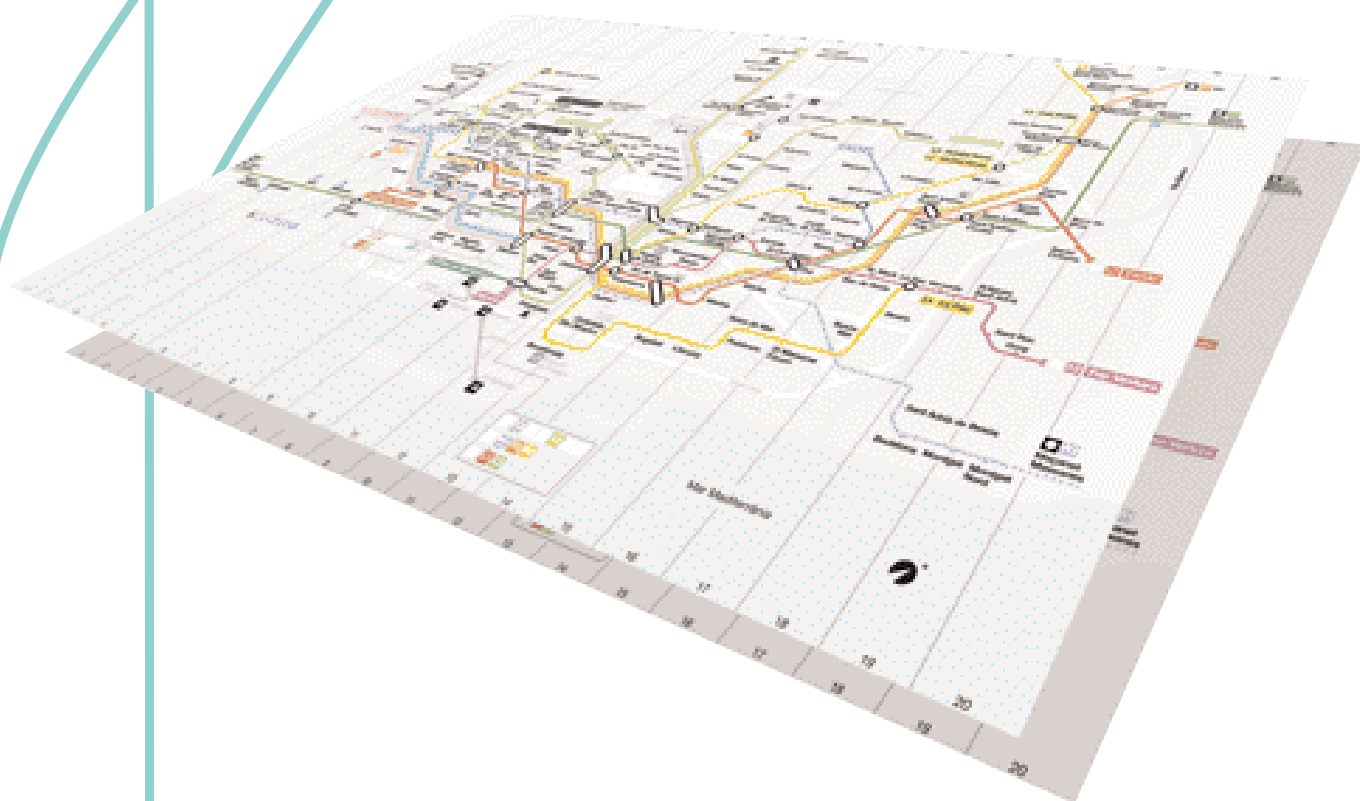




**ATM**

Autoritat  
del Transport  
Metropolità

# ACTIVITAT 2003



Edició  
Autoritat del Transport Metropolità  
c/ Muntaner, 315-321  
08021 Barcelona  
Telèfon +34 93 362 00 20  
Fax +34 93 362 00 22  
e-mail: [atm@atm-transmet.org](mailto:atm@atm-transmet.org)  
web: [www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org)

Dipòsit legal: B34284-2004

Impressió: Estudi 6

Disseny i Maquetació: [www.aidcreativos.com](http://www.aidcreativos.com)

Barcelona, juliol de 2004

<b>CAPÍTOL 1 PRESENTACIÓ DEL CONSORCI</b>	7
1 ADMINISTRACIONS INTEGRANTS DE L'ATM	9
2 ÒRGANS DE GOVERN, ASSESSORAMENT I CONSULTA	10
3 ESTRUCTURA ORGANITZATIVA I RECURSOS HUMANS	18
 <b>CAPÍTOL 2 ACTUACIÓ DE L'EXERCICI 2003</b>	21
1 PLANIFICACIÓ D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS	23
1.1 Informe anual de seguiment del PDI 2001-2010	23
1.2 Desenvolupament d'actuacions del PDI	29
1.3 Estudis de viabilitat derivats del PDI	30
1.4 Altres estudis i projectes de traçat	30
1.5 Pla de Serveis de Transport Públic Col·lectiu 2005	31
2 GESTIÓ DE PROJECTES	36
2.1 Tramvia Diagonal - Baix Llobregat	36
2.2 Tramvia Sant Martí-Besòs	40
3 SISTEMA TARIFARI INTEGRAT	43
3.1 Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat (STI)	44
3.2 Tarifa mitjana ponderada	47
3.3 Índex d'intermodalitat	48
4 SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ NOCTURN	49
5 ACTUACIONS CONTRA EL FRAU	50
6 ATENCIÓ AL CIUTADÀ	52
7 CENTRE D'INFORMACIÓ TransMet	53
8 PLÀNOLS DE LA XARXA FERROVIÀRIA INTEGRADA	54
9 PROGRAMA DE MILLORA DE LA FLOTA I DE LA SEVA ACCESSIBILITAT	56
10 TECNOLOGIES DE SISTEMES DE TRANSPORT	57
10.1 Gestió de la Integració Tarifària (SGIT)	57
10.2 Projecte de Targeta XIP Sense Contacte	57
10.3 Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE)	58
10.4 Empresa mixta ATM - Busmet Serveis	58
10.5 Sistema d'Informació Geogràfica i Documental (SIG-SGD)	60
11 ÀMBIT DE L'ACTUACIÓ ECONÒMICA I ADMINISTRATIVA	61
11.1 Finançament del Sistema	61
11.2 Gestió pressupostària	62
12 ÀMBIT DE PROJECCIÓ EXTERIOR	63
 <b>CAPÍTOL 3 ESTADÍSTIQUES DEL SISTEMA</b>	67
1 TransMet XIFRES 2003	68
2 ESTUDIS I ENQUESTES	72
2.1 Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001 (EMQ '01)	72
2.2 Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner	79
 <b>CAPÍTOL 4 INFORME D'AUDITORIA</b>	85
 <b>CAPÍTOL 5 PRESSUPOST 2004</b>	125



## L'ATM EN UNA CRUÏLLA DECISIVA

El transport públic viu ara moments transcendents. És, sense cap mena de dubte, la principal aposta per la mobilitat i ha de ser la màxima garantia de solucions eficients i durables.

A l'ATM seuen a la mateixa taula el Govern de Catalunya, els governs locals i les empreses públiques de transport de viatgers. És una gran oportunitat.

Tenim l'ocasió immillorable de compartir l'"autoritat" concertada que agrupem i que hem d'exercir. I reclamem el reconeixement de la prioritat d'una tasca que es situa cada cop més al primer nivell dels serveis públics que la ciutadania espera que responguin a les expectatives raonables d'una administració al servei del progrés igualitari.

Afrontem el repte de superar el risc de col·lapse de l'àmbit de la nostra actuació. I ho hem de fer amb més recursos i amb més mitjans. Més diners per a més serveis, serveis nous i més diners per a un manteniment digne. Dues exigències complementàries que omplen l'argument de l'any que tanca i sobretot encaren l'any que obre aquesta Memòria.

La qüestió clau és si sabrem tenir el sentit de l'oportunitat i de l'anticipació. Si les solucions que arbitrem seran canvis en profunditat, d'escala, i no simples pedaços a una situació d'emergència.

D'aquí que els pilars de la nostra actuació, el contracte-programa i el

Pla director d'infraestructures, esdevengui guia imprescindible per a posar el crit d'alerta, de present i de futur, en la insuficiència dels recursos actuals respecte als que caldria anar posant a contribució per a fer possible un horitzó de mobilitat desitjable i esperançador.

En el context d'un debat obert i sectorial sobre els déficits del finançament dels serveis públics, l'ATM reclama l'atenció sobre un debat més obert, global, no restringit a àmbits, sinó situat en el terreny de les necessitats universals compartides per la ciutadania. És clar que la salut i l'educació tenen un component menys anònim, més humà, però algú sabria negar al transport públic la rellevància d'un servei de necessitat creixent per reduir i acotar el transport privat i afavorir l'oferta i la demanda de transport dels ciutadans?

Algú creu que és possible el creixement exponencial dels sistemes de transport individuals i privats, sense posar en risc la viabilitat del conjunt del sistema de vida que volem?

Potser la determinació exacta del llinyar crític de la mobilitat acabi sent l'autèntic i quasi únic termòmetre de la sostenibilitat. Vet aquí la dimensió de la tasca que ens espera.

### Joaquim Nadal i Farreras

President de l'Autoritat del Transport Metropolità







# 1

## Presentació del Consorci



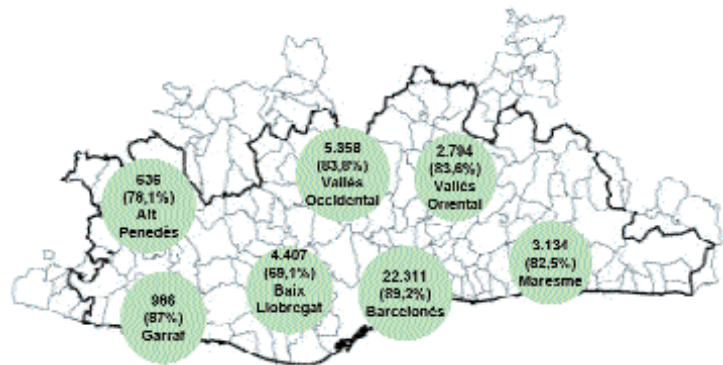
## 1 ADMINISTRACIONS INTEGRANTS DE L'ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona.

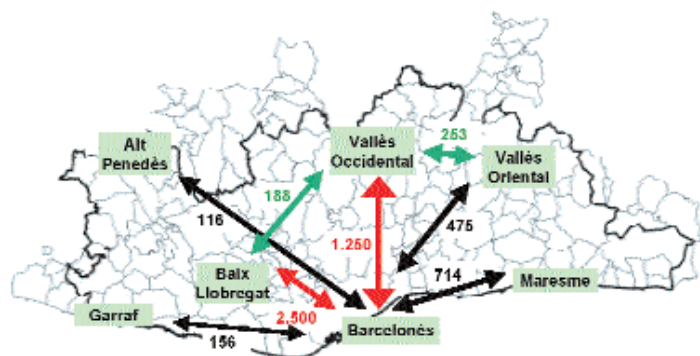
Les Administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya (51%) i administracions locals (49%), compostes per l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i l'Agrupació de Municipis titu-

lars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les Administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, i també la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financera-ment o són titulars de serveis propis.



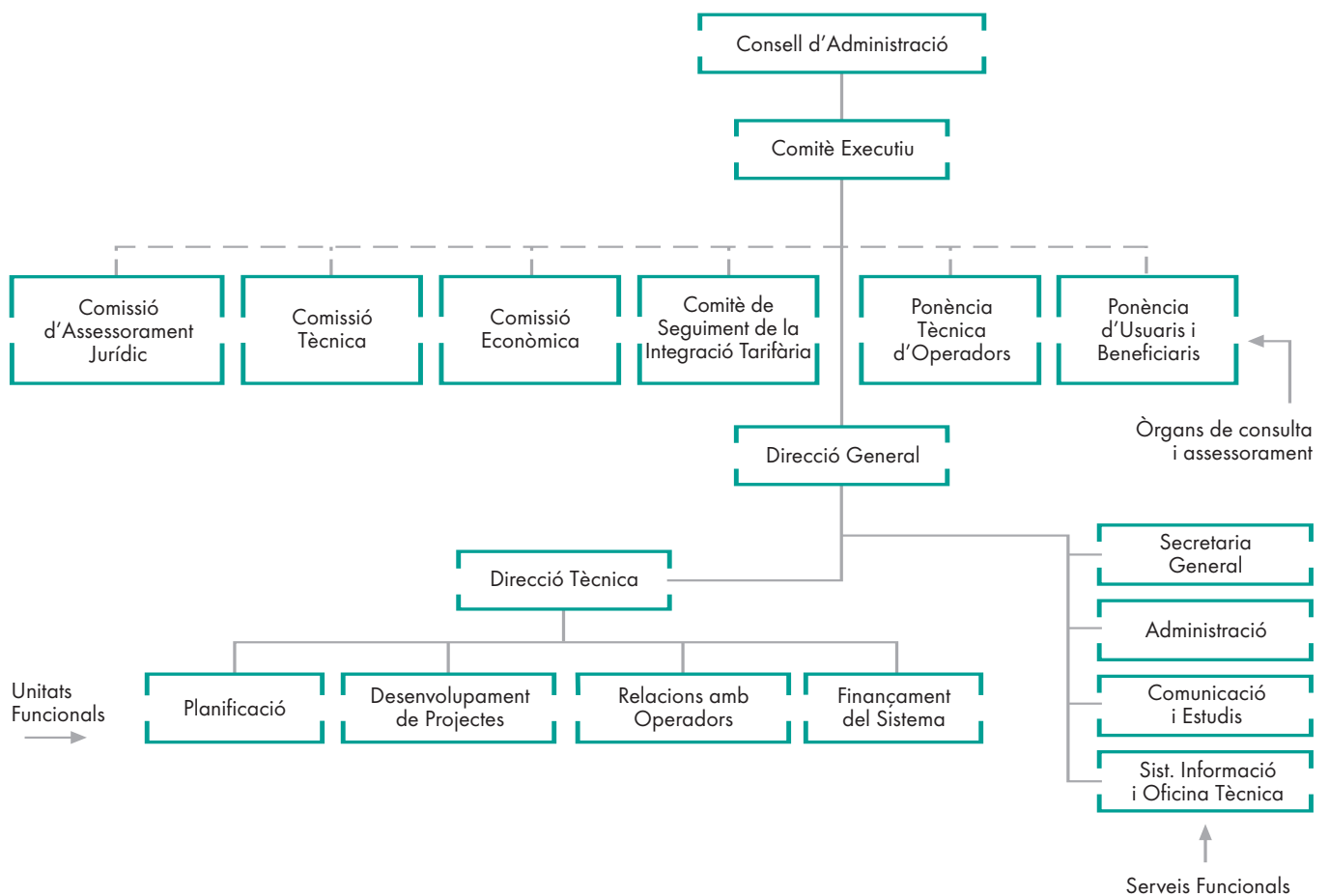
Desplaçaments setmanals dintre de la comarca de residència (en milers)  
(% sobre el total dels desplaçaments de la comarca de residència)  
(EMQ 2001)



Principals desplaçaments setmanals intercomarcals (en milers)  
(EMQ 2001)

## 2 ÒRGANS DE GOVERN, ASSESSORAMENT I CONSULTA

En els òrgans de govern, assessorament i consulta de l'ATM, hi estan representats els diferents organismes i administracions relacionats amb el transport públic col·lectiu.





## Consell d'Administració

El Consell d'Administració és l'òrgan rector de l'ATM. Es compon de divuit membres de ple dret - nou en representació de la Generalitat de Catalunya, set en representació de les Administracions locals constituents (Ajuntament de Barcelona i EMT) i dos en representació de l'AMTU -, i dos en representació de l'Administració de l'Estat amb caràcter d'observadors. Assisteixen també a les reunions el Director General i el Director Tècnic.

### Consell d'Administració a 31 de desembre de 2003:

<b>President</b>	Joaquim Nadal i Farreras (1)
<b>Vice-president 1r</b>	Xavier Casas i Masjoan
<b>Vice-presidenta 2a</b>	Maite Arqué i Ferrer (2)
<b>Vocals</b>	Jaume Alsina i Oliva
	Pere Galí i Kelonen
	Antoni Herce i Herce
	Jordi Hereu i Boher (3)
	Antoni Lluch i Molinari
	Dídac Pestaña i Rodríguez
	Jordi Portabella i Calvete
	Josep Pujadas i Maspons
	Lluís Ridao i Martín
	Anna Sala i Andrés (4)
	Ramon Seró i Esteve
	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Enric Ticó i Buxadós
	Pere Torres i Grau
<b>Vocal i Director General</b>	Francesc X. Ventura i Teixidor
<b>Observadors</b>	José M <sup>a</sup> Cacho Herrero
	Miguel Pozo de Castro
<b>Secretària</b>	Montserrat Viñas i Pons

(1) Des del 22 de desembre de 2003 (DOGC núm. 4035 de 22 de desembre de 2003), amb anterioritat presidia el Sr. Felip Puig i Godes

(2) Des del 2 de novembre de 2003, en substitució del Sr. Celestino Corbacho i Chaves

(3) Des del 28 de juliol de 2003, en substitució de la Sra. Carme San Miguel i Ruibal

(4) Des del 10 de desembre de 2003, en substitució del Sr. Antoni Prunés i Santamaria

**La nova composició del Consell d'Administració des del 3 de març de 2004 és la següent:**

---

<b>President</b>	Joaquim Nadal i Farreras
<b>Vice-president 1r</b>	Xavier Casas i Masjoan
<b>Vice-presidenta 2a</b>	Maite Arqué i Ferrer
<b>Vocals</b>	Martí Carnicer i Vidal
	Jordi Casso i Samsó
	Jordi Cots i Domínguez
	Ricard Fernández i Ontiveros
	Jordi Fol·lia i Alsina
	Jordi Hereu i Boher
	Jordi Julià i Sort
	Josep Mayoral i Antigas
	Manel Nadal i Farreras
	Oriol Nel·lo i Colom
	Dídac Pestaña i Rodríguez
	Jordi Portabella i Calvete
	Anna Sala i Andrés
	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Ramon Seró i Esteve
<b>Vocal i Director General</b>	José M <sup>a</sup> Cacho Herrero
<b>Observadors</b>	Miguel Pozo de Castro
<b>Secretària</b>	Montserrat Viñas i Pons

---



## Comitè Executiu

El Comitè Executiu del Consell d'Administració està format per sis membres d'aquest, tres en representació de la Generalitat de Catalunya, dos en representació de les Administracions locals constituents i un en representació de l'AMTU. Assisteixen també a les reunions el Director General i el Director Tècnic.

Té la funció general d'examinar i elevar al Consell d'Administració les propostes sobre instruments de planificació del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu, convenis de finançament i contractes de serveis amb administracions i operadors, sistema tarifari i pressupostos anuals, entre d'altres.

### Membres del Comitè Executiu a 31 de desembre de 2003:

<b>President</b>	Francesc X. Ventura i Teixidor
<b>Vocals</b>	Maite Arqué i Ferrer (1) Antoni Lluch i Molinari Anna Sala i Andrés (2) Ramon Seró i Esteve Enric Ticó i Buxadós
<b>Secretària</b>	Montserrat Viñas i Pons

(1) Des del 10 de desembre de 2003, amb anterioritat exercia el càrrec la Sra. Carme San Miguel i Ruibal

(2) Des del 10 de desembre de 2003, amb anterioritat exercia el càrrec al Sr. Antoni Prunés i Santamaria

### El Comitè Executiu nomenat pel nou Consell d'Administració té la composició següent:

<b>President</b>	Ramon Seró i Esteve
<b>Vocals</b>	Maite Arqué i Ferrer Jordi Hereu i Boher Jordi Julià i Sort Manel Nadal i Farreras Anna Sala i Andrés
<b>Secretària</b>	Montserrat Viñas i Pons



## Ponència d'Usuaris i Beneficiaris

La Ponència d'Usuaris i Beneficiaris del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de participació i consulta dels agents institucionals i socials en el funcionament del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu de l'àrea de Barcelona. Els seus membres a 31 de desembre de 2003 són els següents:

<b>Presidenta</b>	Maite Arqué i Ferrer (1)
<b>Vocals designats pel consell d'administració</b>	Francesc X. Ventura i Teixidor Carme San Miguel i Ruibal
<b>En representació d'entitats</b>	
Joan Antoni Pavón i Montagut	Associació Catalana de Municipis
José Luis Rodrigo Jiménez	Associació Catalana de Municipis Associació per a la Promoció del Transport Públic
Manel Ferri i Tomás	Comissions Obreres
Julián Carrasco i González	Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya
Miquel Martí i Escursell	Consell de Cambres de Comerç de Catalunya
Neus Petreñas i Urdangarín	Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona
Joan Carles Sánchez i Salinas	Federació de Municipis de Catalunya Foment del Treball
Salvador Alapont i Sisquella	Foment del Treball
Joan Torres i Carol	Fundació RACC
Joan Paz i Sánchez	Unió General de Treballadors
<b>Secretària</b>	Mayte Capdet i Sorribes

(1) Des del 2 de novembre de 2003, en substitució del Sr. Celestino Corbacho

## Ponència Tècnica d'Operadors

La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci de l'ATM en qüestions de caràcter tècnic i està composta per representants dels operadors de transport públic de la regió metropolitana.





Membres de la Ponència Tècnica d'Operadors a 31 de desembre de 2003:

<b>President</b>	Francesc X. Ventura i Teixidor	
<b>En representació dels operadors</b>	Albert Tortajada i Flores, i Oriol Juncadella i Fortuny Abelardo Carrillo Jiménez, i Josep Manau i Fuster Constantí Serrallonga i Tintoré, i Manel Villalante i Llauredó Fermín Casquete i Álvarez, i Josep M. Martí i Escursell	
		FGC
		Rodalies Renfe
		TMB
		Operadors privats
<b>Convidat amb caràcter permanent</b>	Joan Álvarez i Torras	President de FECAV
<b>Secretari</b>	Jordi Prat i Soler	

### Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió dóna assistència i assessorament jurídic al Comitè Executiu. Els seus membres a 31 de desembre de 2003 són:

Josep M. Fortuny i Olivé	Generalitat de Catalunya
Jaume Galofré i Crespí	Ajuntament de Barcelona
Sebastià Grau i Àvila	EMT
Josep Maria Amorós i Bosch	AMTU
Montserrat Viñas i Pons	ATM

### Comissió Tècnica

La Comissió Tècnica assessora tècnicament el Comitè Executiu. Els seus membres a 31 de desembre de 2003 són:

Francesc X. Ventura i Teixidor	President de la Comissió
Jordi Casso i Samsó	DPTOP
Marc A. Garcia i López	DPTOP
Josep A. Acebillo i Marín	Aj. de Barcelona
Pelayo Martínez i Bauluz	EMT
Lluís Alegre i Valls	AMTU
Josep Lluís Castell i Romero	AMTU
Albert Tortajada i Flores	FGC
Constantí Serrallonga i Tintoré	TMB
Jordi Prat i Soler	ATM
Montserrat Viñas i Pons	Secretària

## Comissió Econòmica

La Comissió Econòmica dóna assessorament de tipus econòmic al Comitè Executiu. Els seus membres a 31 de desembre de 2003 són:

---

Francesc X. Ventura i Teixidor	President de la Comissió
Gemma Mata i Camps	DPTOP
Josep Pagès i Muñoz	DEF
Joan Raurich i Llach	Aj. de Barcelona
Albert Martínez i Lacambra	EMT
Joan Benet i Guardiola	AMTU
Lluís Huguet i Viñallonga	FGC
Constantí Serrallonga i Tintoré	TMB
Jordi Prat i Soler	ATM
Montserrat Viñas i Pons	Secretària

---





## Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària

El Consell d'Administració del 15 de novembre de 2000 va acordar la creació del Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària (CSIT) compost per les administracions i els operadors implicats, com a suport tècnic per al seguiment de la integració tarifària dins del seu àmbit de gestió. Els seus membres a 31 de desembre de 2003 són:

### En representació de les administracions:

Generalitat de Catalunya	Marc A. García i López
Ajuntament de Barcelona	Manel Villalante i Llauredó
EMT	M. Teresa Carrillo i Palacín
AMTU	Fermí Manchado i Zambudio

### En representació dels operadors públics:

TMB	Francesc Bellver i Creus
FGC	Enric González i Margarit
Rodalies Renfe	Miguel Ángel Remacha Fuentes

### En representació dels col·lectius d'operadors privats:

Operadors privats àmbit EMT	Fermín Casquete Álvarez
Operadors privats àmbit interurbà	Salvador Alapont i Sisquella
Operadors privats àmbit urbà altres municipis	Manel Puig i Belza

### Representants de l'ATM:

Director General	Francesc X. Ventura i Teixidor
Director Tècnic	Jordi Prat i Soler
Cap Servei Sistemes d'Informació	Eduard Blasco i González
Cap Servei Comunicació i Estudis	Mayte Capdet i Sorribes
Cap Unitat Finançament del Sistema	Lluís Rams i Riera

## 3 ESTRUCTURA ORGANITZATIVA I RECURSOS HUMANS

### 3.1 Estructura organitzativa

En el transcurs de l'any 2003 no hi ha hagut canvis en l'organigrama de l'ATM. L'equip a 31 de desembre de 2003 era de 34 persones.

L'estructura organitzativa de l'ATM es compon de la Direcció General, de la que depenen la Direcció Tècnica, que integra les unitats de Planificació, Desenvolupament de Projectes, Relacions amb els Operadors i Finançament del Sistema, així com dels serveis funcionals integrats per la Secretaria General, Administració, Comunicació i Estudis i Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica.

#### Direcció tècnica

- Unitat de Planificació: les funcions principals són l'elaboració, seguiment i l'actualització del Pla Director d'Infraestructures, el seguiment de les actuacions del Conveni de Finançament d'Infraestructures, la redacció del Pla de Serveis, la realització d'estudis de traçat i de mobilitat, la coordinació de les comissions de seguiment corresponents, etc.
- Unitat de Desenvolupament de Projectes: les funcions principals són el desenvolupament del Projecte del tramvia Diagonal - Baix Llobregat i del tramvia Sant Martí - Besòs, projectes de millora dels intercanviadors, el seguiment tècnic dels contractes de subministrament de material mòbil, etc.
- Unitat de Relacions amb Operadors: les funcions principals són el seguiment dels Contractes amb els diferents operadors de transport, el seguiment de les subvencions, la coordinació del sistema de qualitat, etc.
- Unitat de Finançament del Sistema: les funcions principals són l'establiment i el seguiment de Convenis de Finançament amb l'Administració General de l'Estat i les Administracions consorciades, contractes programes amb els operadors públics, etc.

#### Serveis

- Secretaria general: les funcions principals són la preparació dels acords que es presenten als òrgans de govern; l'elaboració de les actes dels esmentats òrgans, la preparació de certificats, la custòdia de la documentació, el seguiment de l'acompliment dels acords, i l'assessorament en dret al Consell d'Administració, el Comitè Executiu i les Comissions.
- Administració: les funcions principals són la gestió pressupostària, comptabilitat, tresoreria, gestió d'inventari, gestió dels recursos humans, contractació, registre, gestió de compres i manteniment, etc.
- Comunicació i Estudis: les funcions principals són la gestió del Sistema Tarifari Integrat, l'establiment del marc contractual amb els diferents operadors, la gestió de la política de subvencions als operadors del transport, la definició del sis-





tema de qualitat de l'ATM, la gestió del Centre d'Informació TransMet, la relació amb els mitjans de comunicació, les accions de comunicació i desenvolupament de la implantació de la marca del sistema, la realització d'estudis de mercat i la creació de bases de dades d'informació del sistema, l'Observatori de la Mobilitat, el Centre de documentació, etc.

- Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica: les funcions principals són la construcció de les bases cartogràfiques que permetin tenir un Sistema d'Informació Geogràfic propi, l'administració i la gestió del sistema d'informació de l'Entitat, el desenvolupament de programes i aplicacions, el suport tècnic a estudis i projectes, l'elaboració de requeriments funcionals, de sistemes de validació i venda i del sistema d'ajut a l'exploració, etc.

### 3.2 Recursos humans

A 31 de desembre de 2003 la composició de la plantilla és la següent:

#### **Directius i responsables de gestió**

Francesc X. Ventura i Teixidor, Director General  
 Jordi Prat i Soler, Director Tècnic  
 Eduard Blasco i González, Cap del Servei de Sistemes d'Informació i Oficina Tècnica  
 Mayte Capdet i Sorribes, Cap del Servei de Comunicació i Estudis  
 Lourdes Costa i Vidal, Cap del Servei d'Administració  
 Xavier Roselló i Molinari, Adjunt al Director Tècnic  
 Àngel Sangrós i Bondia, Cap del Servei de Desenvolupament de Projectes  
 Montserrat Viñas i Pons, Secretària General  
 Francesc Calvet i Borrull, Cap de la Unitat de Planificació  
 Maria Montaner i Maragall, Cap de la Unitat de Relacions amb Operadors  
 Alfred Pallardó i Beltran, Cap de la Unitat de Desenvolupament de Projectes  
 Lluís Rams i Riera, Cap de la Unitat de Finançament del Sistema

#### **Personal tècnic i de suport**

Montserrat Alegri i Garcia  
 Xavier Andreu i Sedó  
 Lluís Avellana i Pla  
 Magda Baró i Callejas  
 Josep Caldú i Cebrián  
 Jordi Clària i Martínez  
 Carme Fàbregas i Casas  
 Anna Farrero i Vallès  
 Montserrat Ferré i Corretja  
 Núria Fontova i Jordana  
 Sonia Gómez i Gil

Montserrat Hernández i Rovira  
 Carolina Lages i Llopis  
 Miquel Lamas i Sánchez  
 Agustí López i Marín  
 Mònica Lladó i Garcia  
 Josep Martínez i Lacambra  
 Josep Moya i Matas  
 Teresa Riba i Ventura  
 M. Asunción Roig i Roura  
 Sílvia Sanchón i Llausí  
 Rosa Solans i Castells





# 2

**Actuació de l'exercici 2003**



## 1 PLANIFICACIÓ D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS

### 1.1 Informe anual de seguiment del PDI 2001-2010

El Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu 2001-2010 (en endavant PDI) va ser aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM el 25 d'abril de 2002 i definitivament pel Govern de la Generalitat el 25 de juny del mateix any. Com en tota planificació, cal comprovar que el desplegament del PDI s'efectua d'acord amb les previsions que hi són contingudes; en aquest sentit, el propi Pla preveu una revisió quinquennal de l'adequació entre el programa d'actuacions i l'evolució de la mobilitat en aquest període, funció de la localització residencial d'activitats i d'equipaments, així com també un informe anual de seguiment del grau de realització de les actuacions previstes al PDI.

Aquest informe anual, corresponent al primer any de vigència del PDI (fins a juny de 2003), ha estat presentat al Consell d'Administració de l'ATM el 28 de juliol. En ell s'analitzava l'evolució socio-econòmica de la regió metropolitana de Barcelona (RMB), comparant la situació 2002 de les principals magnituds -població, motorització, nous habitatges- amb la definida al Pla, amb dades de 1999. Es donaven després les dades 2002 del sistema metropolità de transport públic col·lectiu, descrivint-ne també breument la seva evolució darrera. S'entrava seguidament en el nucli principal de l'informe de seguiment, amb la descripció de l'estat d'execució de cadascuna de les actuacions aprovades del PDI, agrupades per programes; es

donava compte, finalment, de la situació dels estudis de viabilitat de noves actuacions, acordats en el desplegament del PDI (aquest apartat figura al punt 1.3 de la present memòria d'activitat).

En el quadre que segueix, extret de l'informe esmentat, s'assenyala l'estat d'execució de les actuacions del PDI a juny de 2003. La inversió quantificada del grau d'execució material de cada actuació, així com dels tres programes i del conjunt del PDI, ha requerit informació detallada de l'obra executada efectivament, a través de les certificacions d'obra, que ha proporcionat en cada cas l'organisme responsable: la DG de Ports i Transports, en la major part d'actuacions, però també GISA (amb relacions valorades per a l'L9) i la pròpia ATM (en el cas del tramvia). La situació a desembre 2003 de les actuacions dels diferents programes figura en els quadres següents:

#### Resum de licitacions i inversió efectuada a juny de 2003

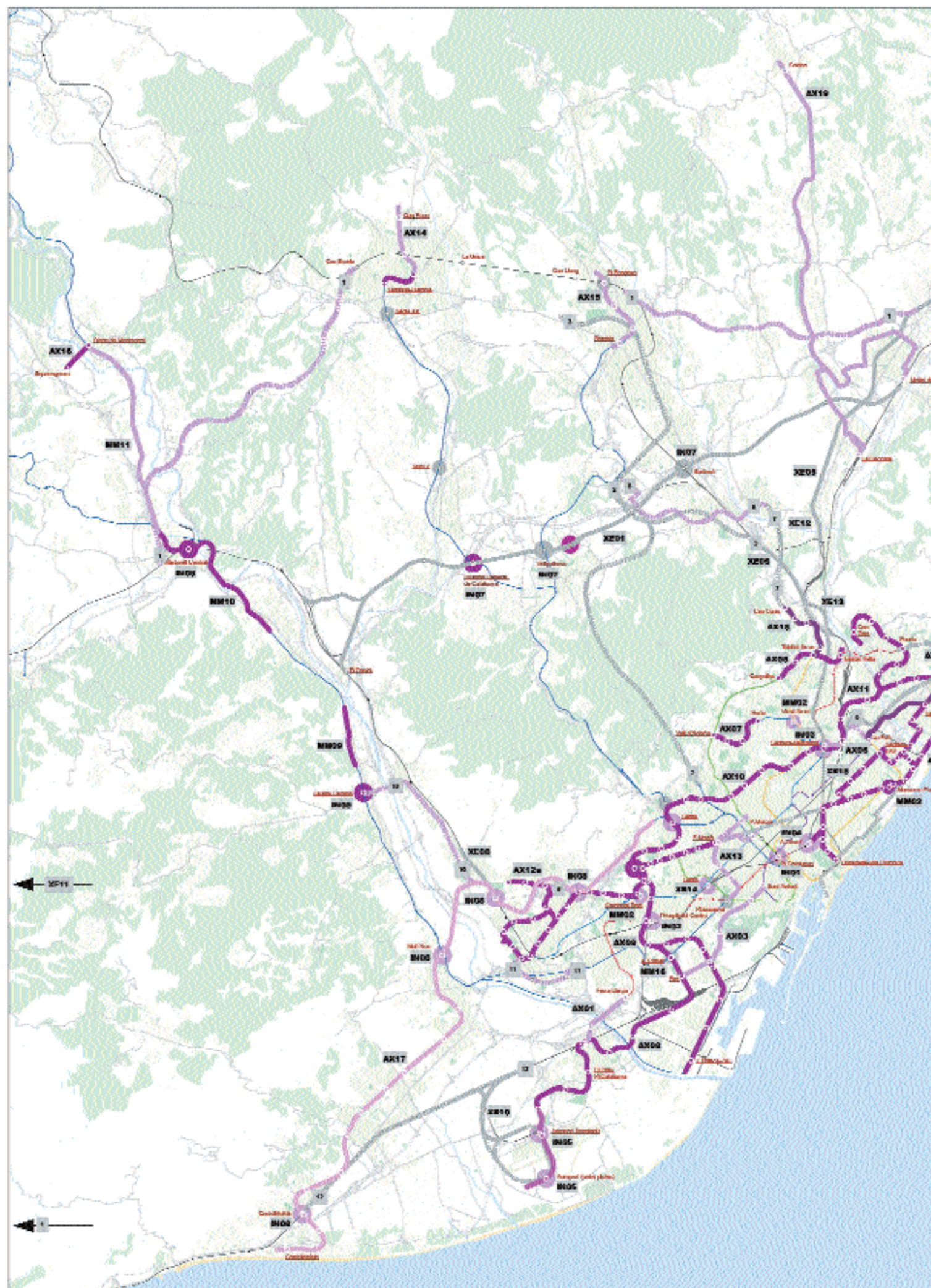
Programa d'Actuació	Pressupost <sup>(1)</sup> (M€)	Obra licitada (M€)	Inversió efectuada <sup>(2)</sup> (M€)	Grau	
				de licitació (%)	d'execució (%)
Ampliació de xarxa	5.367,08	3.423,74	276,43	63,79	5,15
Modernització i millora	544,82	68,89	45,49	12,81	8,35
Intercanviadors	261,20	12,13	3,37	4,64	1,29
<b>Total PDI<sup>(3)</sup></b>	<b>6.173,10</b>	<b>3.505,66</b>	<b>325,29</b>	<b>56,79</b>	<b>5,27</b>

(1) Pressupost que figura al PDI 2001-2010 o al Conveni de Finançament d'Infraestructures

(2) Font: DG Ports i Transports (Conveni de Finançament d'Infraestructures), GISA (L9) i ATM (Tramvia)

(3) Sense el programa d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal









## Programa d'ampliació de xarxa

### Actuació

### Situació a desembre de 2003

AX01 - Perllongament L1 Feixa Llarga-El Prat (Pl. Catalunya)	Iniciat l'estudi informatiu i d'impacte ambiental
AX02 - Perllongament L1 Fondo-Badalona Centre	No iniciada
AX03 - Connexió L2 Sant Antoni-Fira Montjuïc 2	Projecte constructiu en redacció
AX04 - Perllongament L2 Pep Ventura-Badalona Centre*	Encarregat projecte constructiu
AX05 - Perllongament L3 Canyelles-Trinitat Nova*	Obra adjudicada i en execució
AX06 - Perllongament L4 La Pau-Sagrera TAV*	Redactat estudi informatiu, a modificar
AX07 - Perllongament L5 Horta-Vall d'Hebron*	Adjudicada l'obra i en execució
AX13 - Perllongament FGC Pl. Espanya - F. Macià- Gràcia/Provença	Estudi informatiu i d'impacte ambiental
AX14 - Perllongament Terrassa Rambla-UPC/ Vallparadís*.	Adjudicada i en execució
AX15 - Perllongament FGC Sabadell Rambla - Pl. Espanya	Estudi informatiu en estat de revisió per Patrimoni Cultural
AX16 - Telefèric Esparreguera-Olesa* (inclosa dins l'actuació MM11)	Obra adjudicada
AX17 - Línia Castelldefels- Sant Boi- Sarrià	Aprovat el traçat a partir de l'estudi d'alternatives. En redacció el projecte constructiu
AX18 - Metro lleuger Trinitat Nova-Can Cuiàs. Superestructura*	Entra en servei el 14 de desembre
AX19 - Plataforma reservada autobusos Caldes Montbui- Mollet/Santa Perpètua	Estudi informatiu redactat
<hr/>	
Línia L9 (Actuacions AX08-11)	
L9. Tram Sagrera Meridiana-Can Zam/Gorg	Adjudicat projecte i obres d'infraestructura i estacions. En execució
L9. Trams Aeroport-Parc Logístic-Zona Universitària-Sagrera Meridiana	Adjudicades les obres (excepte tram Aeroport - el Prat)
L9. Túnel Sagrera Meridiana-Parc Logístic	Adjudicades les obres
L9. Projectes sectorials (ascensors, escales mecàniques, sistema peatge)	Adjudicats
<hr/>	
Tramvia	
AX12a - Tramvia Diagonal-Baix Llobregat	Adjudicat i en execució
AX12b - Tramvia Glòries-Besòs	Adjudicat i en execució
Material mòbil (L9, renovació L5 i altres, 89 trens)	Adjudicat

\* Actuació inclosa en el 3r Conveni de Finançament d'Infraestructures

## Programa de modernització i millora

Actuació	Situació a desembre de 2003
MM01 - Conversió d'L4 en L2. La Pau-Pep Ventura *	En servei
MM02 - Noves estacions de Metro	En servei
Maresme (L4) *	
Metro Cardenal Reig (L5) *	Estudi informatiu + EIA + projecte constructiu redactats
Virrei Amat (L5) *	Iniciat l'estudi informatiu,
	d'impacte ambiental i projecte constructiu
MM03 - Millora d'estacions i nous vestíbuls (Vallcarca + Feixa Llarga)	En redacció el projecte constructiu de Vallcarca, acabat el de Feixa Llarga i en execució el de Sants Estació (L3)
MM04 - Adaptació estacions Metro a PMR (Línies 1, 3, 4 i 5) *	Licitades les obres de les línies 1,4 i 5
MM05 - Renovació de via de Metro	Licitada a part d'L3 (FMB)
MM06 - Millores en explotació i manteniment	Sense dades
MM07 - Seguretat a la xarxa de Metro	Licitat el sistema de vídeo-vigilància centralitzat (48 estacions) (FMB)
MM08 - ATP-ATO Línia 4	Adjudicat
MM09 - Semi-soterrament a Pallegà (FGC) *	Adjudicada i en execució
MM10 - Desdoblament via el Palau- Martorell (FGC) *	Obra adjudicada i en execució
MM11 - Desdoblament Martorell- Olesa (FGC) *	Pendent de Declaració d'impacte ambiental
MM12 - Supressió passos a nivell (FGC) *	Adjudicat el de Callús, en licitació el de Piera, i redactats els de Vallbona i Masquefa
MM13 - Adaptació a PMR (FGC)	En redacció els projectes constructius d'adaptació
MM14 - Allargament andanes a Bonanova i Tres Torres (FGC) *	En servei
MM15 - Senyalització i control de la circulació (FGC)	Sense dades
MM16 - Nova estació a Amadeu Torner	No iniciada

\* Actuació inclosa en el 3r Conveni de Finançament d'Infraestructures



## Programa d'intercanviadors

### Actuació

IN01 - Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i Renfe)

IN02 - Intercanviador l'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 i Renfe)

IN03 - Intercanviador Sagrera Meridiana

IN04 - Intercanviador Arc de Triomf\*

IN05 - Intercanviadors relacionats amb el TAV

IN06 - Intercanviador Martorell Central (FGC, Renfe i Estació Bus)

IN07 - Intercanviadors línia el Papiol - Mollet (Renfe i FGC)

IN08 - Intercanviadors línia Castelldefels - Sant Boi - Cornellà

IN09 - Intercanviador Quatre Camins\*

IN10 - Aparcaments de dissuasió (FGC)

IN11 - Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro

### Situació a desembre de 2003

Redactat avantprojecte i estudi de viabilitat econòmica (ATM)

Redactat projecte bàsic (en col·laboració amb el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de l'Hospitalet)

Projecte i estudi d'impacte ambiental en licitació

En revisió estudi d'alternatives de remodelació i millora accessos

A càrrec del GIF, en destinar-se el nou túnel passant al TAV

Inclòs al desdoblament d'FGC el Palau-Martorell

Efectuat l'estudi de demanda de la línia i

els intercanviadors (ATM)

A preveure en el projecte constructiu de l'L12

En servei, inaugurat el 4/7/03

Sense dades

Licitada estació d'autobusos de Cerdanyola del Vallès

\* Actuació inclosa en el 3r Conveni de Finançament d'Infraestructures





En aquest primer any de vigència del PDI 2001-2010, doncs, s'han iniciat les activitats preparatòries (redacció d'estudis informatius o projectes constructius) en gairebé totes les actuacions; estan en execució les obres dels principals projectes (L9, els dos tramvies, el perllongament d'L5, el metro lleuger de Can Cuiàs ja en servei, etc.), el que suposava un nivell de licitació del 56,79% del conjunt de les actuacions; finalment, l'obra ja executada comportava una inversió realitzada de 325,3 M, un 5,27% del total de la inversió prevista en aquests programes del PDI 2001-2010 (dades de l'informe anual de juny de 2003).

## 1.2 Desenvolupament d'actuacions del PDI

Per tal de desenvolupar el PDI 2001-2010 aprovat pel Consell de Govern de la Generalitat el 25 de juny de 2002, l'ATM ha elaborat els estudis de tres actuacions:

- Estudi d'alternatives de traçat de la nova línia Castelldefels - Sant Boi - Sarrià: concurs convocat el 13 de juny de 2002; l'estudi amb el traçat acordat amb els Ajuntaments i la Comissió de seguiment es va aprovar en el Consell d'Administració del dia 8 de maig de 2003.
- Projecte bàsic de l'intercanviador de la Torrassa (L'Hospitalet de Llobregat): en desenvolupament del Conveni subscrit amb l'Ajuntament, el concurs va ser convocat el 13 de juny de 2002 i, després de l'acord amb el Ministeri de Foment, el GIF i les Administracions consorciades, es va finalitzar el mes de maig de 2003.
- Estudi d'alternatives de traçat del metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti (actualment en elaboració): a més del traçat, l'estudi establirà el punt d'inici del metro lleuger.

D'altra banda, l'ATM participa activament en les Comissions de seguiment, promogudes per la DG de Ports i Transports, dels projectes constructius, estudis informatius i estudis de viabilitat tècnica de les 20 actuacions del PDI següents:

- Perllongament de la línia L1: Hospital de Bellvitge - El Prat de Llobregat
- Nou vestíbul i connexió a l'estació Hospital de Bellvitge d'L1
- Perllongament de la línia L2 entre Sant Antoni i Fira 2
- Nou vestíbul a l'estació de Vallcarca de la línia L3
- Nova estació de la línia L4 a Virrei Amat amb correspondència amb l'L5
- Nova estació d'L5 a Sant Ramon
- Nou vestíbul a l'estació de Can Vidalet a la línia L5
- Estudi informatiu de la nova línia L12: Castelldefels - Sarrià
- Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca (FGC)
- Perllongament Sabadell Rambla - Pl. Espanya (FGC)
- Nou vestíbul a l'estació d'Almeda d'FGC
- Eixamplament d'andana direcció Sarrià de l'estació de Provença d'FGC
- Nou vestíbul costat carrer Roselló de l'estació de Provença d'FGC
- Estudi funcional de l'estació de Sarrià d'FGC

- Nova estació a Vullpalleres (FGC)
- Perllongament d'andanes i millora d'accessibilitat de l'estació Peu de Funicular d'FGC
- Millora d'accessibilitat a les estacions d'FGC (adaptació a PMR)
- Perllongament d'andanes a l'estació de Sant Gervasi (FGC) i millora d'accessibilitat
- Carril reservat per a autobusos a l'Autopista A-2 entre l'Avinguda Diagonal i Molins de Rei
- Intercanviador d'Arc de Triomf

### 1.3 Estudis de viabilitat derivats del PDI

Com a conseqüència de les al·legacions presentades al PDI aprovat inicialment, es va acordar sotmetre algunes de les actuacions derivades de les seves peticions a estudis de viabilitat, per poder prendre la decisió d'incorporar-les - o no - a aquest PDI 2001-2010 (en el segon quinquenni) o a propers Plans, amb major coneixement de causa.

Els estudis de viabilitat realitzats aquest exercici 2003 són els següents:

- Estudi conjunt de la nova línia ferroviària orbital Mataró - Granollers, Granollers - Sabadell, Terrassa - Martorell i Vilafranca - Vilanova (en fase d'execució), amb Comissió de seguiment independent per a cadascun del quatre trams
- Perllongament del tramvia Diagonal - Baix Llobregat, en el tram Sant Feliu - Molins de Rei - Quatre Camins
- Alternatives de traçat del Tramvia Cerdanyola - Centre Direccional - UAB/Sant Cugat
- Estudi de viabilitat d'una nova estació d'FGC entre les estacions de Sarrià i Peu del Funicular a l'alçada del carrer Anglès
- A més s'han llançat a concurs i adjudicat dos altres estudis de viabilitat, actualment en fase d'elaboració:
- Estudi de viabilitat del perllongament: Sabadell - Castellar del Vallès (FGC)
- Estudi de viabilitat i d'alternatives de traçat del tramvia Cornellà - Almeda - Feixa Llarga

### 1.4 Altres estudis i projectes de traçat

D'una banda, cal esmentar l'elaboració del document "*Pasos inferiores*", realitzat en col·laboració amb Renfe i la Direcció General de Ports i Transports, on s'analitzen dotze estacions de la xarxa de rodalies de Barcelona que necessiten d'un tractament específic de pas inferior per tal de possibilitar-ne el tancament amb ocasió de la integració tarifària, i es formulen i s'avaluen propostes tècniques concretes. Les estacions analitzades són Vilanova i la Geltrú, Sitges, Platja de Castelldefels, Castelldefels, Gavà, Vilassar de Mar, El Masnou, Arenys de Mar, Mollet - Sant Fost, Montmeló, Montcada i Reixac - Santa Maria i Barberà del Vallès.



D'altra banda, l'ATM va encarregar l'informe *Compatibilitat de l'emplaçament del sincrotró amb els traçats ferroviaris a l'àmbit del Centre Direccional del Vallès*, on s'analitza la repercussió que tindria la construcció del sincrotró en relació a les diferents propostes d'infraestructures ferroviàries en aquest àmbit.

Finalment, l'ATM també ha elaborat el document *Proposta inicial d'actuacions prioritàries en transport públic als polígons industrials de l'RMB*, realitzat com a fruit del Conveni signat per l'Associació Pacte Industrial de l'RMB i l'ATM, on s'ha formulat una primera proposta d'actuacions als 20 polígons industrials amb una major manca d'oferta en TPC.

### **1.5 Pla de Serveis de Transport Públic Col·lectiu 2005**

El Pla de Serveis és un instrument de desenvolupament de la funció de planificació dels serveis i d'establiment de programes d'explotació coordinada per a totes les empreses que els presten, funció que l'article quart dels Estatuts, en el seu punt segon b), atorga a l'ATM.

La proposta de Pla de Serveis va presentar-se al Consell d'Administració del 12 de desembre de 2002 i al llarg del 2003 s'ha continuat treballant en diversos estudis complementaris. El contingut d'aquests estudis es resumeix al final d'aquest punt i són:

- Viabilitat d'implantació de carril reservat a l'autobús en els accessos a Barcelona
- Estudi de la mobilitat de difusió a les parades d'autobusos interurbans a l'interior de Barcelona
- Situació actual i propostes de millora de les cruïlles semaforitzades situades als itineraris dels serveis de transport regular de viatgers (RMB)

La propera inauguració del Fòrum Internacional de les Cultures el maig de l'any 2004 ha dut a signar un conveni de col·laboració entre el dit organisme i l'ATM mitjançant el qual aquesta dona suport en la planificació dels transports públics que hi accedeixen i la fabricació de títols de transport integrats, especials per a l'esdeveniment.

S'han continuat els estudis en col·laboració amb els Ajuntaments sobre la reorganització de serveis de transport municipals. Aquest any s'han dut a terme amb els municipis següents:

- Granollers i municipis veïns: Canovelles, Les Franqueses i La Roca
- Vilassar de Mar, Cabrils i Cabrera de Mar
- Igualada i municipis veïns

Així mateix, de cara a l'ampliació del servei de les Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR) a l'àmbit de tota la RMB, s'ha elaborat un estudi per precisar els criteris de servei a aquest col·lectiu enfront de les PMR Severa, que no poden accedir al servei regular adaptat.





En el camp de la nomenclatura s'ha elaborat la proposta inicial de la denominació de les parades del tramvia Sant Martí - Besòs.

Juntament amb el Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya s'ha endegat un estudi sobre comparació de capacitats dels diferents modes de transport urbà i metropolità.

#### **1.5.1 Viabilitat d'implantació de carril reservat a l'autobús en els accessos a Barcelona**

Aquest estudi va tenir per objecte l'anàlisi de la rendibilitat econòmico-social dels carrils bus amb infraestructura específica als quatre principals accessos a Barcelona. La definició i valoració de les actuacions necessàries per a la implantació del carril bus en els trams esmentats s'exposen a continuació.

##### **A) Corredor de Diagonal - Molins de Rei (11,1 km)**

L'estudi "Implantació d'un carril reservat per a autobusos a l'autopista AP-2 entre Molins de Rei i l'avinguda Diagonal" redactat per encàrrec de la DGPT defineix diverses alternatives, totes elles basades en la construcció d'una calçada central segregada en dos carrils i reversible, amb diferents possibilitats en quant a ramals d'enllaç de la mateixa amb la xarxa viària general.

El tram de l'autopista AP-2, des de Diagonal fins la ronda Litoral comença amb la connexió entre Diagonal i l'autopista AP-2, a l'alçada de la ronda de Dalt i tots els ramals d'enllaç d'aquesta i accessos d'Esplugues. És un tram on s'haurà d'integrar a les infraestructures existents les que corresponen a la inserció als marges de la Diagonal de la nova calçada central segregada d'autobusos. L'alternativa considerada aconsegueix la continuïtat total de la calçada central, definida a la mitjana de l'autopista AP-2, amb els carrils bus existents a la Diagonal.

La continuació per l'autopista AP-2, d'uns 4,5 km, disposa d'una calçada central, que s'inicia en el tram d'enllaç descrit anteriorment, fins a l'enllaç de l'autopista AP-2, la ronda Litoral i l'autovia N-II, on s'han de disposar uns ramals específics per a autobusos que recorren soterrats i facin possible a les circulacions que provenen de la N-II d'incorporar-se a la calçada central segregada de l'autopista AP-2.

El tram de l'autopista AP-2 des de la ronda Litoral fins a l'enllaç de Molins de Rei, d'uns 5 km, disposaria d'una calçada central segregada que s'inicia a l'anterior tram i finalitza a l'enllaç de Molins de Rei.

La Comissió de Seguiment ha manifestat la viabilitat tècnica d'aquesta solució.



## B) Corredor Gran Via Sud (3,3 km)

Una definició del carril bus destinada a servir només els serveis de transport públic (autobús i taxi) amb origen o destinació a la nova estació intermodal del Prat de Llobregat i de la carretera B-201 podria situar-se a la mitjana de l'autopista, però seria a costa dels carrils destinats al trànsit general, que veurien reduït, per tant, el nombre de carrils amb la remodelació.

Cal tenir present, però, que la construcció de la pota sud va significar una disminució sensible de les intensitats de trànsit en el corredor, de forma que actualment no s'enregistren demores significatives en aquest tram.

La baixa entitat dels estalvis de temps assolits fan que l'anàlisi de la viabilitat d'implantació en aquest tram resti fora de les possibilitats del present estudi. Es considera que no és convenient la implantació d'un carril bus en aquest tram.

## C) Corredor Meridiana - C58 (6,5 km)

L'estudi "Implantació d'un carril reservat per a autobusos a l'autopista C-58, entre el nus de Ripollet i l'avinguda Meridiana" redactat per encàrrec del DPTOP l'any 2001, defineix dues alternatives, una seguint el traçat de l'autopista i altra per la carretera N-150, i ambdues es basen en la concepció d'un únic carril d'entrada a Barcelona:

L'alternativa considerada discorre per l'autopista C-58. Té l'origen a la intersecció de la Meridiana amb l'avinguda de Rio de Janeiro, i el seu final abans de l'obra de fàbrica de pas sobre la línia de Renfe propera a l'enllaç de Ripollet. El carril d'ús exclusiu d'autobusos se situa a la dreta de la calçada de l'autopista d'entrada a Barcelona, ampliant la plataforma i segregant-lo mitjançant barrera de seguretat rígida tipus New Jersey. El carril discorre en viaducte en uns 2 km per entrar a la Meridiana, salvant la N-150, la plataforma de Renfe i altres vials existents a aquesta zona, amb un traçat sensiblement paral·lel a l'autopista C-58; i també discorre en estructura elevada per a salvar els accessos a l'estació de servei existent en aquesta autopista.

El tram des de l'enllaç de Ripollet fins a l'autopista A-7, d'uns 3 km, no pot ubicar-se com en el tram anterior a la dreta de la calçada de sentit a Barcelona, donat que l'enllaç de Ripollet impediria la seva continuïtat; així, la inserció més idònia seria una calçada central segregada que connectaria amb la disposada en el tram següent mitjançant un ramal específic reservat per a autobusos.

La DGPT està realitzant l'avantprojecte constructiu d'aquest accés. Tot i que viable tècnicament, el seu cost és elevat.

#### D) Corredor Gran Via Nord (7,5 km)

El tram de l'autopista C-31 N des de la ronda Litoral fins l'enllaç amb ctra. B-500 compta amb un traçat que discorre elevat, en viaducte en alguns indrets, respecte de la trama urbana que travessa (Sant Adrià i Badalona) i presenta fortes limitacions d'espai (mitjana estreta) per a la instal·lació de carrils sense afectar a l'oferta destinada al trànsit general, a les quals s'afegeixen les dificultats de connexió al nus de ronda Litoral. Tots aquests factors fan pràcticament inviable la instal·lació de carril bus sense reduir el nombre de carrils destinats a la circulació general en un tram on, a més a més, les intensitats de circulació d'autobusos són inferiors que a la resta de corredors.

El tram de l'autopista C-31 N, des de l'enllaç ctra. B-500 fins a l'enllaç amb la B-20 presenta una secció transversal similar a la de l'anterior, encara que en aquest cas hi ha la possibilitat d'ampliar la plataforma de l'autopista per la banda exterior. Malgrat tot, i donat que un carril bus en aquest tram no tindria continuïtat en direcció a Barcelona, i la seva implantació de forma aïllada no suposaria pràcticament cap millora en el temps total de recorregut del corredor, degut a l'estrangulació que suposaria el tram de Badalona abans esmentat, es descarta la implantació de carril bus.

L'estudi d'alternatives de la DGPT confirma la poca viabilitat constructiva d'aquest projecte.

#### **1.5.2 Mobilitat de difusió**

L'objectiu d'aquest estudi va ser l'anàlisi dels moviments dels usuaris amb origen a l'exterior de Barcelona i que hi arriben en autobús interurbà, un cop n'han baixat. Aquesta informació pot ajudar a decidir la idoneïtat de les ubicacions de les estacions esmentades o, altrament, la conveniència de modificar-ne la situació.

L'àmbit de l'estudi ha estat el conjunt de les línies sota competència de la DGPT i l'EMT amb caràcter interurbà, més les d'àmbit nacional i internacional.

El nombre de parades considerades va ser de 24, entre les quals cal destacar l'estació de Fabra i Puig, l'estació del Nord, Sagrera, l'estació de Sants, Borrell - Josep Tarradellas, Collblanc i Pl. Espanya (Paral·lel).

L'estudi va consistir en la realització de 3.415 enquestes personals als usuaris/clientes quan s'esperaven per agafar un dels autobusos interurbans.

Algunes de les conclusions a què arriba l'estudi són les següents:

- Per al 64,5% dels enquestats el desplaçament s'ha efectuat per motius treball o estudis
- El 43,7% dels enquestats van a peu fins a la parada. El segon mitjà més utilitzat és el metro



- El 50% dels enquestats utilitza l'autobús descartant el tren, com a mitjà alternatiu, perquè la parada d'autobús és més a prop del lloc origen i/o destinació. El 33,2% dels enquestats considera que és més còmode i el 25,7% l'utilitza perquè no hi ha parada de tren al seu municipi
- El temps del desplaçament dins l'autobús és de 36,2 minuts de mitjana pel total de viatgers de la mostra
- El temps mitjà de difusió, és a dir el temps mitjà que triguen els enquestats a arribar fins la parada d'autobús, és de 15,3 minuts

La distància mitjana que han recorregut els enquestats que van a peu fins la parada d'autobús és de 575 metres.

### **1.5.3 Situació actual i propostes de millora de les cruïlles semaforitzades situades als itineraris dels serveis de transport regular de viatgers**

L'inventari de les cruïlles problemàtiques va dur-se a terme mitjançant una enquesta realitzada als operadors als quals se'ls demanava on trobaven les dificultats principals de pas. La informació obtinguda va servir per identificar un conjunt de punts conflictius a la xarxa viària.

Posteriorment van seleccionar-se els punts de més importància, procurant a més que observessin una certa homogeneïtat en la distribució territorial. Aquestes cruïlles o trams de carrer es troben als municipis de Vilafranca del Penedès, Pal·lejà, La Palma de Cervelló, Terrassa, Sabadell (2 punts), Barberà del Vallès, Montcada i Reixac, Mollet del Vallès (4 punts), Granollers (2 punts), Mataró, La Llagosta, Arenys de Munt, Esparreguera, Cardedeu i Vilassar de Dalt.

Per a cada cruïlla s'aporta la informació següent:

- Inventari vial i fases semafòriques
- Plànol d'aforament direccional
- Aforament manual
- Inventari fotogràfic
- Composició del trànsit
- Anàlisi d'intensitats i capacitats
- Diagnosi i propostes
- Intensitats i capacitats resultants amb l'aplicació de la proposta

En general, les solucions proposades són canvis de temps de verd que afavoreixen el pas dels autobusos, encara que a vegades es detecta que tan sols cal controlar l'aparcament il·legal.



## 2 GESTIÓ DE PROJECTES

### 2.1 Tramvia Diagonal - Baix Llobregat

El Consell d'Administració de l'ATM, en sessió ordinària de data 27 de febrer, va aprovar definitivament la Modificació número 1 del Projecte constructiu del Sistema de Tramvia - Metro Lleuger en el corredor Diagonal - Baix Llobregat, corresponent al tram Av. Diagonal / Martí Franqués - Carretera de Collblanc.

El Comitè Executiu de 3 d'abril de 2003 va aprovar els aspectes tècnics dels ajustaments de traçat a l'Av. Barcelona i a l'Av. Baix Llobregat, als termes municipals de Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat. Aquests ajustaments, que es van formalitzar en el Modificat número 2, van suposar la substitució de les parades 27 i 28 per una única a l'Av. Baix Llobregat a l'alçada del carrer de la Font Santa i la prolongació de la línia T2 al llarg de l'Av. Barcelona, executant en via única el tram del ramal de T3 de l'Av. Baix Llobregat fins al nou baixador. El Projecte modificat va ser aprovat definitivament pel Consell d'Administració de 28 de juliol de 2003.

En aquest mateix Consell d'Administració s'aprovà el Projecte d'Explotació del sistema i els costos anuals que se'n derivaran, tant en la primera fase prevista (línies T1, T2 i T3 fins P28), com en la fase segona (T3 fins P31).

En el Projecte d'Explotació es descriu la xarxa tramviària i les freqüències de pas de la següent manera:

- La xarxa està formada per tres línies, que s'anomenen de forma abreujada T1, T2 i T3.
- Aquestes tres línies comparteixen trams comuns en l'operació: totes elles discorren pel tram P01-P16 (Francesc Macià- Montesa). A partir d'aquesta estació, les línies T1 i T2 comparteixen un tram fins a la P22 (Bon Viatge) on acaba la línia 1, mentre que la línia 2 segueix fins al Baixador (extrem de l'Av. Barcelona). D'altra banda, la línia 3, a més del tram comú, es perllonga des de la bifurcació posterior a la P16 fins a la parada P31 (Consell Comarcal del Baix Llobregat).
- Intervals de pas:

#### Intervals de pas en dies feiners

	5-7 h	7-22 h	22-24 h	22-2 h (div. i diss.)
<b>P1 - P22</b>	20'	5' - 10'	20'	20'
<b>P22 - P26</b>	20'	15'	20'	20'
<b>P16 - P31</b>	20'	15'	20'	20'
<b>Tronc comú</b>	10'	5'	10'	10'





### Intervals de pas en dissabtes

	5-16 h	16-22 h	22-2 h
<b>P1 - P22</b>	20'	15'	20'
<b>P1 - P26</b>	20'	15'	20'
<b>P16 - P31</b>	20'	15'	20'
<b>Tronc comú</b>	10'	7,5'	10'

### Intervals de pas en diumenges, festius i vigílies de festa

	6-24 h	24-2 h
<b>P1 - P22</b>	20'	20'
<b>P1 - P26</b>	20'	20'
<b>P16 - P31</b>	20'	20'
<b>Tronc comú</b>	10'	10'

Com a fites significatives assolides en el procés de posada en funcionament de la xarxa tramviària del Baix Llobregat, durant l'any 2003 destaquen:

- A l'abril els quatre primers tramvies acabats de fabricar ja van superar totes les proves estàtiques i dinàmiques necessàries per a ser homologats per la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat.
- Al maig van arribar les primeres unitats de tramvies a les cotxeres de Sant Joan Despí.
- A l'agost van començar a circular en període de proves els tramvies entre les parades 20 i 22 als termes de Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat.
- Al setembre es va inaugurar l'intercanviador de Maria Cristina i el mes de novembre va entrar en servei el de Palau Reial.
- A mitjan novembre van començar les proves amb tramvies entre les parades 22 i 26 a Sant Joan Despí.
- A principis de desembre van començar les proves amb tramvies a la Diagonal.
- Al desembre es realitzaren les proves amb tramvies a tota la línia T1.

La descripció dels aspectes més significatius de les obres en els diferents termes municipals és la següent:

Barcelona: Les principals actuacions es van realitzar al carrer d'Adolf Florensa i a l'Av. Xile. Assenyalar que la implantació del tramvia a aquesta zona ha suposat l'execució d'un pas inferior entre les Escoles Tècniques Superiors d'Industrials i d'Arquitectura i la modificació dels vestíbuls del metro de Maria Cristina i de Palau Reial (L3), amb implantació d'ascensors accessibles per a PMR.



L'Hospitalet de Llobregat: Es van desenvolupar tant les obres d'urbanització com les obres tramviàries al llarg de la Carretera de Collblanc en tot el terme, i es va ampliar la calçada existent per permetre la implantació del tramvia per mitjà de passarel·les de vianants al Pont de Collblanc i al Pont de Can Rigalt. El calaix per al desviament d'una important línia d'alta tensió va fer necessari el desviament provisional del trànsit.

Esplugues de Llobregat: Les obres es van centrar, durant el 2003, principalment en l'Av. Laureà Miró, on es va ampliar el Pont d'Esplugues i el Pont de Can Clota.

Cornellà de Llobregat: Es van finalitzar les obres de la Carretera d'Esplugues i del calaix de l'intercanviador de Cornellà que permetrà el pas sota la línia de Renfe tant del tramvia com del trànsit viari.

Sant Joan Despí: Es va finalitzar l'execució de la plataforma tramviària a la BV-2001 i a l'Av. Barcelona fins a la parada P26. Es va procedir a la urbanització de les cotxeres i a l'execució de l'edifici de tallers.

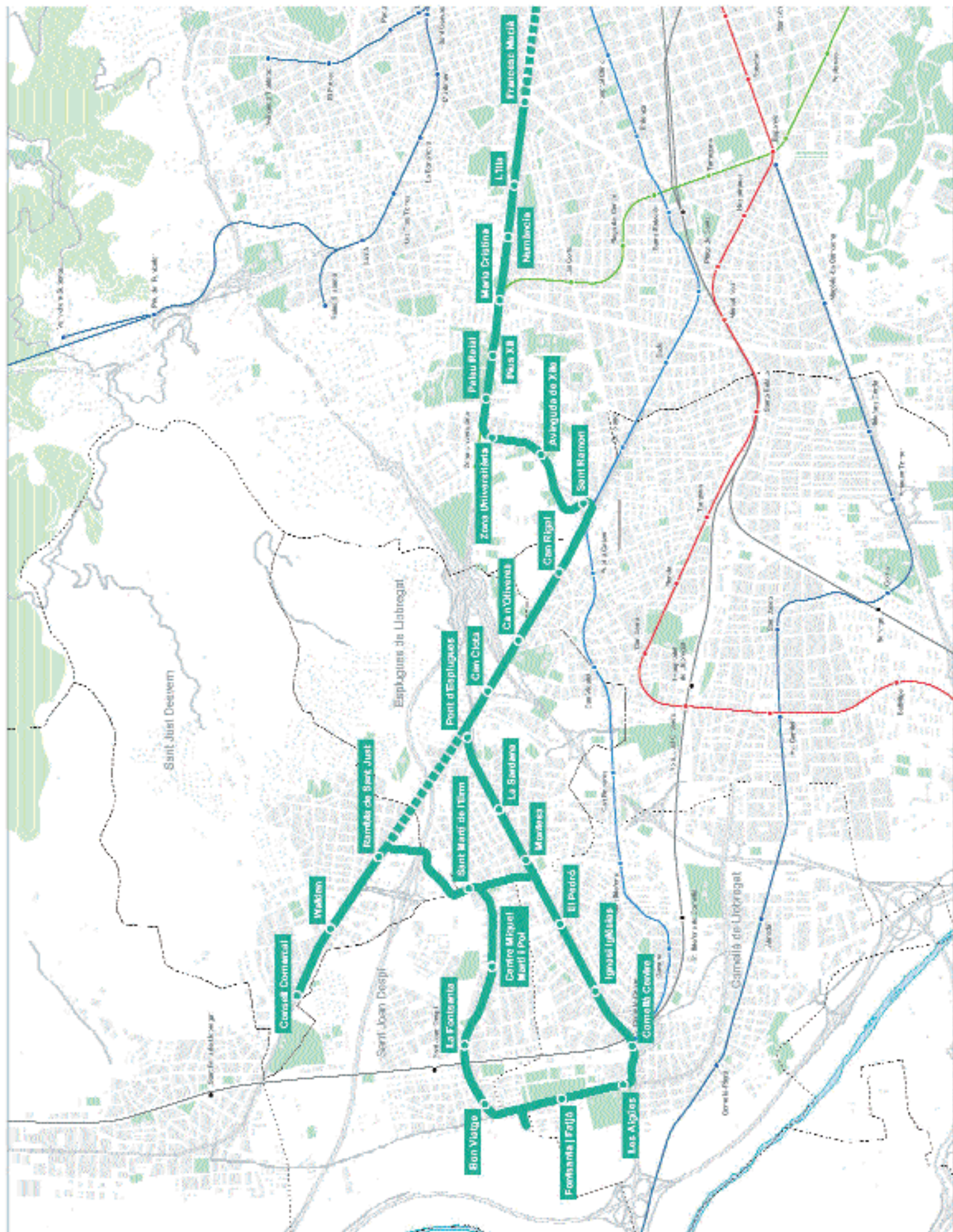
Sant Just Desvern: Es va iniciar l'execució de la reposició de serveis afectats i de l'estació transformadora del Walden a la Carretera Reial i es va iniciar la col·locació dels elements de via a Sant Martí de l'Erm. Del pas inferior sota l'A2, que va suposar el desviament per fases d'execució del trànsit d'aquesta autopista, es va finalitzar l'estructura i la realització de l'excavació corresponent.

Durant el proper 2004 es preveu:

- A l'abril, la posada en servei comercial de la primera fase d'exploració.
- La continuació de les obres entre P28 i P31 i la posterior posada en funcionament de la segona fase d'exploració.
- La finalització dels acabats d'urbanització de les línies T1, T2 i T3.
- Les obres d'urbanització pel Compliment del Conveni de Cessió des de la P31 al límit de Sant Feliu de Llobregat.

Els presumibles punts crítics de les obres pendents poden ser les afectacions al trànsit a la Carretera Reial a Sant Just Desvern i l'estructura del Pont Reixat.







## 2.2 Tramvia Sant Martí-Besòs

El 3 de gener de 2003 es va signar el Contracte per a l'execució i explotació del Tramvia - Metro Lleuger Sant Martí - Besòs en els termes municipals de Barcelona, Sant Adrià de Besòs i Badalona, amb un pressupost de 205 M . El Tramvia consta de 3 fases que en principi varen quedar definides de la següent manera:

- Fase 1      Estació del Nord - Sant Adrià de Besòs (Renfe)
- Fase 2      Ciutadella | Wellington - Badalona
- Fase 3      Rambla de la Mina

Els terminis previstos d'entrada en servei eren, per a la fase 1, el mes d'abril de 2004 i, per a la fase 2, el mes de gener de 2005, en coordinació amb la construcció de les obres de remodelació i soterrament de la Gran Via. El tram de la Rambla de la Mina s'executarà en el termini de 12 mesos comptats des del moment que es disposi dels terrenys.

L'Acta de comprovació del replanteig, acte final que dona inici a l'execució de les obres, es va signar el 7 de gener de 2003. A partir d'aquesta data les obres s'han desenvolupat a bon ritme pel que fa a la fase 1, i amb més dificultats pel que fa a la fase 2.

Les incidències més destacades de la fase 1 han estat:

- La modificació de traçat del tram de la fase 1, que el Comitè Executiu de 15 de setembre va establir, segons l'itinerari Sant Adrià (Renfe) - Fòrum 2004 - Diagonal - Glòries - Meridiana - Ciutadella Vila Olímpica (L4 Metro), deixant sense efecte temporalment la connexió tramvia-metro-ferrocarril a l'estació del Nord.
- El Conveni signat entre l'ATM, Infraestructures del Llevant de Barcelona, SA, i Tramvia Metropolità, SA, per a la col·laboració en l'execució de diferents obres del sistema tramviari que ens ocupa, al sector del carrer Taulat, ratificat pel Consell d'Administració de 28 de juliol de 2003.
- La signatura d'un Conveni amb l'Ajuntament de Sant Adrià de Besòs modificant la secció de la plataforma al llarg de l'avinguda de Catalunya i reduint el nombre de parades al carrer Cristòfol de Moura, ratificat pel Consell d'Administració de 10 de desembre de 2003, i que manifesta el total acord de l'Ajuntament amb la implantació del tramvia dins del seu terme.

En el segon tram de les obres, actualment Diagonal - Rambla del Poblenou - Gran Via - Alfons el Magnànim - Cristòfol de Moura - Sant Adrià de Besòs - Badalona, cal assenyalar les dificultats a bona part del traçat que podrien comprometre seriosament els terminis de l'entrada en servei de la segona fase del tramvia:

- A la Rambla del Poblenou, a part de la contestació veïnal, està en curs, a càrrec de Bagursa, la modificació del PGM i les expropiacions necessàries per deixar una amplada de plataforma suficient des del carrer Perú fins a la Gran Via.



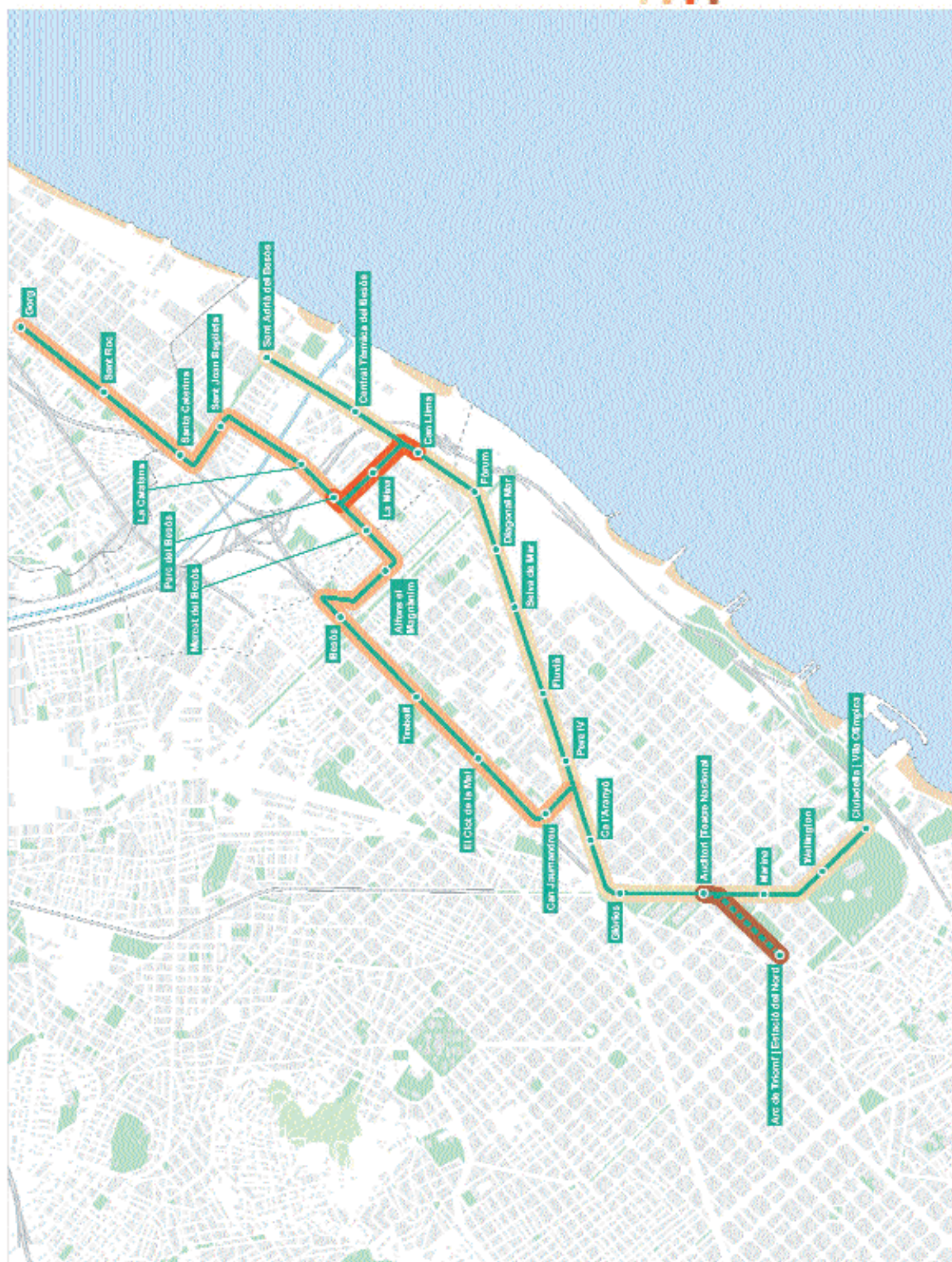
- A Alfons el Magnànim no es disposa del permís de la Comissió d'obres de l'Ajuntament per iniciar-les.
- El mateix es pot dir al carrer Cristòfol de Moura on està prevista l'execució, sense data de termini, d'un aparcament soterrat que ocupa part de la plataforma tramviària, incidint de manera negativa en la implantació del tramvia.
- Finalment a Marquès de Mont-roig, Badalona, la pressió veïnal ha paralytat les obres iniciades durant el mes de setembre. Hi ha discrepàncies amb els responsables municipals sobre l'àmbit de la urbanització que s'ha de portar a terme.

El concessionari va lliurar una primera versió del Projecte d'Explotació el 26 de març de 2003, tal i com exigeix el contracte de Concessió. Posteriorment, Tramvia Metropolità del Besòs va lliurar el Projecte d'Explotació amb una sèrie d'aclariments, fruit d'una revisió prèvia.

El Comitè Executiu de l'ATM del 15 de setembre va acordar que la Línia 1 d'aquest sistema tramviària acabi en el carrer Wellington, en comptes de a l'estació del Nord-Arc de Triomf. En aquest sentit, el concessionari ha refet el Projecte d'Explotació, lliurant-ho definitivament el 28 de novembre. Actualment, està en procés de revisió per part dels serveis tècnics de l'ATM.







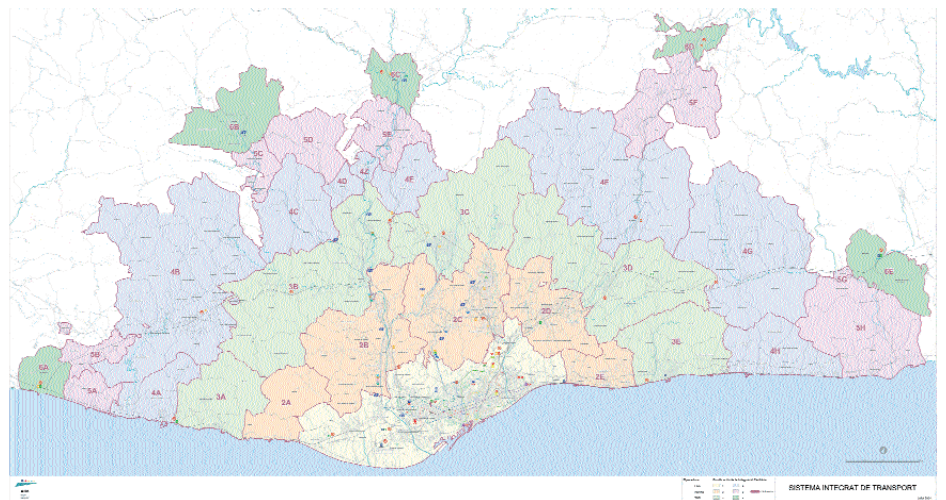




### 3 SISTEMA TARIFARI INTEGRAT

El projecte de la Integració Tarifària al conjunt de l'RMB, promogut per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'EMT, es va aprovar pel Consell d'Administració de l'ATM al novembre del 2000 amb els objectius següents:

- Crear un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptats pels usuaris.
- Que el sistema de transport públic metropolità sigui percebut com a una xarxa integrada.
- Contribuir a posicionar el transport públic com a sistema més atractiu als usuaris.



El calendari d'implantació d'aquest projecte als diferents operadors ha estat el següent:

#### Any 2001

Asser, Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cintoi Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FytSA, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Metro de Barcelona, Mohn, Oliveras, Rodalies Renfe (primera corona), Rosanbus, Sarbús, Soler i Sauret, TMB, Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal i els serveis urbans de Sabadell (TUS) i Sant Cugat del Vallès (Sarbús i Saiz Tour).

#### Any 2002

Tots els serveis de Rodalies Renfe, Bus Castellví, Empresa Pous, Hispano Llacunense, Marès-Trans, Montferri Hnos. i els serveis urbans de Castellbisbal (Autos Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) i Rubí (Transports Públics) i el servei de l'autobús del Port (Transports Ciutat Comtal).

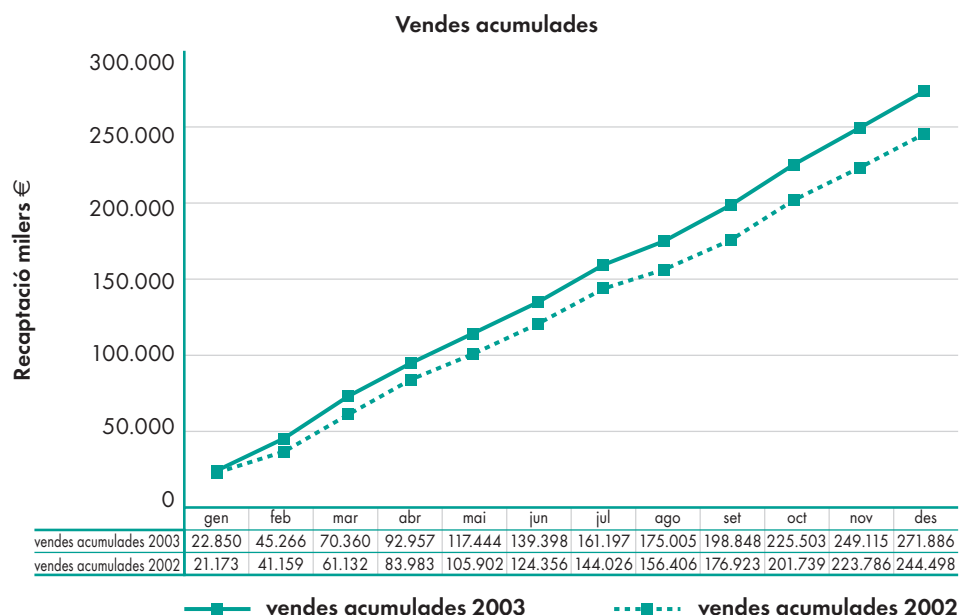
### Any 2003

- L'1 de gener es van integrar els serveis urbans de Terrassa (TMESA) i d'El Papiol (Autos Castellbisbal) i l'operador interurbà Hispano Llacunense
- El 15 de gener es va integrar el servei urbà de Granollers (Autobusos de Granollers)
- El 3 de març es van integrar el servei urbà de Vallirana (Soler i Sauret) i el servei interurbà instat pel municipi de Mollet del Vallès
- El 24 d'abril es va integrar el servei urbà de Molins de Rei (Molins Bus UTE)
- En el mes de maig es van incorporar els serveis urbans següents:
  - 2 de maig de 2003, Cerdanyola del Vallès (Sarbus)
  - 5 de maig, Vilassar - Cabrera de Mar (Empresa Casas)
  - 7 de maig, Igualada (TUISA)
- El 7 de maig també es va integrar l'operador interurbà SA Masats Transports Generals

### 3.1 Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat (STI)

L'any 2003 s'han recaptat per la venda de títols integrats 271.885.709,86.- € sense IVA. Aquesta recaptació representa un creixement d'un 11,20% respecte a les vendes de títols integrats del tancament de l'any 2002 (244.498.066,56.- € sense IVA) i un 33,32% respecte les de l'any 2001.

La recaptació mensual acumulada respecte l'any 2002 es representa en el gràfic següent:







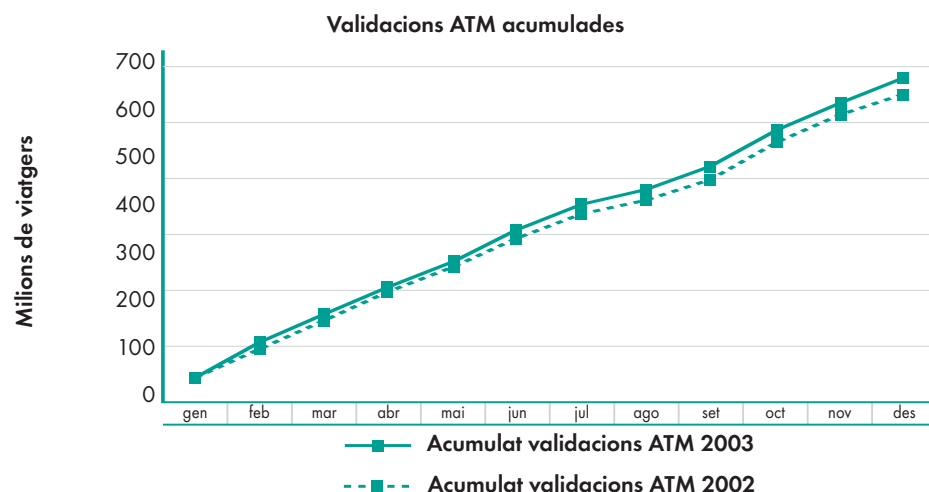
Respecte les unitats venudes de títols integrats, aquestes han estat 36.443.513 títols ATM (excloent les unitats de T-Esdeveniment), que superen els 34.462.504 de títols venuts en l'exercici 2002. Això representa un creixement d'un 5,73% en el nombre d'unitats venudes l'any 2002 i d'un 15,09 % respecte les del primer exercici d'implantació de l'STI (31.660.888 de títols venuts).

El següent quadre recull de forma més detallada la venda de títols integrats, els desplaçaments assignats i la recaptació de l'exercici 2003, per tipus de títol ATM:

Títol	Unitats venudes	%	Desplaçaments venuts*	%	Recaptació	%
T-DIA	220.643	0,61	1.765.144	0,37	939.722,91	0,35
T-10	34.195.959	93,79	341.959.590	72,07	206.747.070,88	76,04
T- 50/30	1.259.467	3,45	62.973.350	13,27	32.897.767,29	12,10
T-Mes	675.733	1,85	53.806.559	11,34	24.999.837,75	9,19
T-Esdeveniment	21.500	0,06	906.000	0,19	182.710,28	0,07
T-Trimestre	16.468	0,05	3.910.549	0,82	1.774.287,39	0,65
T-Jove	25.553	0,07	6.075.991	1,28	2.739.844,77	1,01
T-Familiar	43.690	0,12	3.058.300	0,64	1.604.468,59	0,59
<b>TOTAL</b>	<b>36.459.013</b>	<b>100,00</b>	<b>474.455.483</b>	<b>100,00</b>	<b>271.885.709,86</b>	<b>100,00</b>

\* desplaçaments assignats pel Reglament de la Mesa de la Cambra

Les validacions totals efectuades amb títols integrats ATM durant l'any 2003 han estat de 582.711.266 validacions. Això suposa un increment del 5,56% respecte les validacions de l'exercici 2002 (551.995.924 validacions) i d'un 26,3% respecte les validacions de tancament de l'exercici 2001 (461.616.879 validacions).



Del total de validacions dels títols ATM l'any 2003, la T-10 representa el 72,17% dels viatges en títols integrats, seguida de la T-50/30 que representa el 13,32% i la T-Mes suposa un 11,90 % dels viatges tal com mostra el quadre següent.

#### Validacions títols ATM 2003

<b>Títol</b>	<b>Validacions</b>	<b>% Utilització</b>
T-DIA	949.456	0,16
T-10	420.596.727	72,18
T- 50/30	77.635.081	13,32
T-Mes	69.321.869	11,90
T-Esdeveniment	253.081	0,04
T-Trimestre	4.183.970	0,72
T-Jove	5.754.626	0,99
T-Familiar	4.016.456	0,69
<b>TOTAL</b>	<b>582.711.266</b>	<b>100,00</b>

Aquesta distribució en l'ús de títols integrats tendeix a l'estabilitat si es compara amb la distribució dels darrers exercicis.

#### Validacions títols ATM (%)

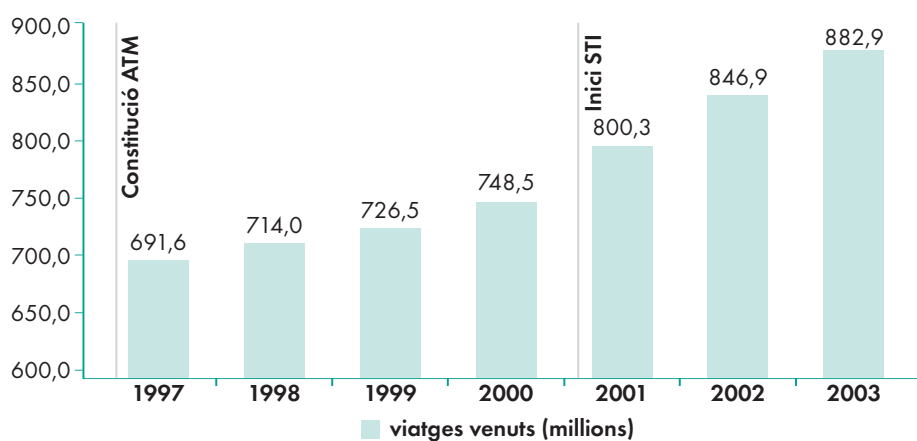
<b>Títol</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
T-10	71,80	72,34	72,18
T- 50/30	11,70	13,33	13,32
T-Mes	16,32	12,30	11,90
Altres	0,18	2,03	2,60
<b>TOTAL</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Pel que fa a la incidència de títols integrats en el global dels desplaçaments es constata la consolidació de l'ús de títols integrats assolint una quota de gairebé el 70% de les validacions del sistema.

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Validacions títols ATM	461.616.879	551.995.924	582.711.266
Validacions totals del sistema	755.430.000	800.050.000	837.127.500
Utilització dels títols integrats	61,11%	69,00%	69,61%



Per observar l'evolució en l'ús del transport públic des d'abans de la introducció del STI, cal convertir els títols venuts en viatges potencials, mode en que abans es calculava la xifra de viatgers. Aquest exercici condueix a un càlcul de 883 milions de viatges venuts, xifra que representa un increment acumulat des de l'inici de la integració tarifària del 18%.

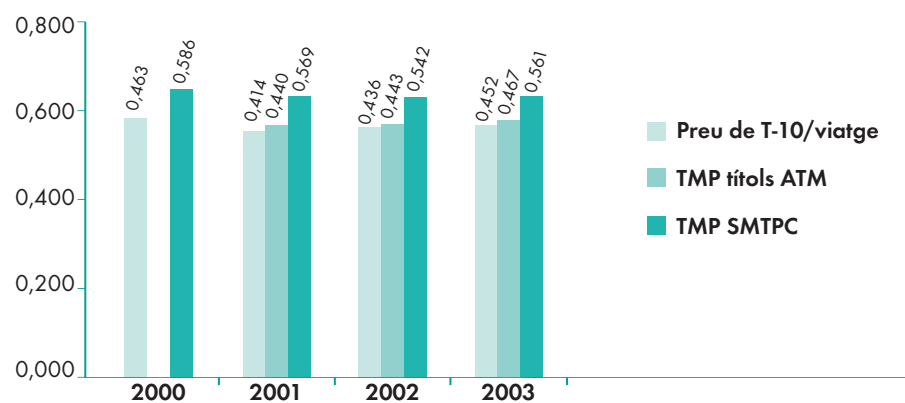


### 3.2 Tarifa mitjana ponderada

L'evolució de les tarifes mitjanes ponderades des de la introducció del STI ha estat la següent:

	preu viatge T-10 (€)	% variació interanual	TMP títols ATM (€)	% variació interanual	TMP sistema (€)	% variació interanual
<b>2000</b>	0,4634				0,5856	
<b>2001</b>	0,4142	-10,62	0,4397		0,5690	-2,83
<b>2002</b>	0,4361	+5,29	0,4429	+0,73	0,5422	-4,71
<b>2003</b>	0,4517	+3,58	0,4666	+5,35	0,5612	+3,50

Es pot observar l'increment de la tarifa mitjana dels títols ATM que ve donada per una major adequació del nombre de zones dels títols a la realitat del desplaçament.



### 3.3 Índex d'intermodalitat

Tal com preveia el projecte de l'STI, durant l'exercici 2003 s'ha implementat el *bit* de seguiment dels títols magnètics, de manera que no s'han realitzat enquestes per a la determinació de distribució d'ingressos.

Així la intermodalitat de l'exercici mesurada amb el nou sistema dona els resultats següents:

#### Índex d'intermodalitat 2003

Títol	Índex %
T-DIA	6,66
T-10	19,85
T- 50/30	26,19
T-Mes	14,00
T-Trimestre	12,64
T-Jove	19,52
T-Familiar	17,36

El grup tècnic de la Integració tarifària és en procés d'anàlisi dels resultats d'explo-tació del *bit* de seguiment amb l'objectiu de maximitzar la seva fiabilitat.





#### 4 SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ NOCTURN

El novembre de l'any 2001 es van posar en marxa 17 noves línies metropolitanes d'autobús nocturnes. Les dades d'utilització d'aquests serveis per a l'any 2003 són les següents:

##### Serveis interurbans nocturn any 2003

Línia	Destinació	Viatgers
N30	Vilanova- Vilafranca	65.984
N40	Vilafranca	8.121
N50	Martorell	19.416
N51	Esparreguera	13.461
N60	Terrassa- Vacarisses	13.068
N61	Rubí	28.692
N62	UAB- Sant Cugat	25.479
N63	Terrassa- Matadepera	11.044
N64	Sabadell	36.085
N65	Sabadell- Castellar del Vallès	25.935
N70	Caldes de Montbui	8.617
N71	Granollers	35.168
N72	La Garriga	10.706
N73	Granollers- Sant Celoni	24.408
N80	Mataró	32.996
N81	Vilassar	21.537
N82	Mataró- Pineda	53.258
<b>Total</b>		<b>433.975</b>

Comparant aquesta xifra total amb la corresponent a l'any 2002 s'aprecia un increment de demanda del 40,5%.

	viatgers	Δ (%)
<b>2002</b>	308.973	40,5
<b>2003</b>	433.975	

## 5 ACTUACIONS CONTRA EL FRAU

El grup constituït l'any 2002 ha continuat treballant en les línies d'actuació definides: normativa, operativa i de comunicació.

### 5.1 Línia normativa

En aquesta línia, el grup ha formulat una proposta legislativa per adequar el marc normatiu que regula el frau en el sistema metropolità de transport públic col·lectiu en totes les seves tipologies. Les administracions titulars dels serveis han de implementar aquesta adequació que ha aprovat el Consell d'Administració de l'ATM.

**Estudi del frau existent:** S'ha realitzat un estudi homogeni del nivell de frau en l'àmbit del STI per enquesta personal a bord dels vehicles en un mateix context temporal, en dies feiners. L'univers d'estudi va ser tots els operadors integrats, tant ferroviaris com per carretera i tant urbans com interurbans.

Es presenten els resultats en una taula amb tres columnes: els resultats obtinguts sobre la mostra (99.035 etapes de transport analitzades), expandits a valors totals de sistema (l'univers és de 2.792.744 etapes en dia feiner mig) i en percentatge de frau.

#### Resultats de l'estudi del frau dia feiner mig

	<b>mostra</b>	<b>univers</b>	<b>%</b>
<b>Etapes</b>	<b>99.035</b>	<b>2.792.744</b>	<b>100</b>
Reconeix no portar	664	21.598	0,8
Nombre de zones incorrecte	2.392	45.217	1,6
Identificació incorrecta	312	11.690	0,4
Títol no validat	1.306	40.552	1,5
No mostra títol i declara nombre de zones incorrecte	94	2.190	0,1
<b>Frau trobat</b>	<b>4.678</b>	<b>119.481</b>	<b>4,3</b>
No vol mostrar	1.333	45.700	1,6
Diu que no té temps	579	21.227	0,8
Diu que no el troba	400	13.814	0,5
Frau probable	2.312	80.741	2,9
<b>TOTAL FRAU</b>	<b>6.990</b>	<b>200.222</b>	<b>7,2</b>



## 5.2 Línia operativa

Per tal de crear una sistemàtica homogènia d'inspecció i, en base al marc normatiu comú, realitzar una mateixa tasca d'intervenció a tota la xarxa, es va convenir crear un grup tècnic contra el frau, el propòsit del qual és intercanviar informació, tendències i incidències de les seves actuacions inspectores i coordinar determinades actuacions quan es consideri convenient. El grup està format per representants dels operadors integrats i de la pròpia ATM. La primera tasca realitzada ha estat un curs de formació d'interventors.

**Curs de formació d'interventors:** Es va impartir un curs de formació d'interventors durant els mesos d'octubre i novembre, el contingut del qual va ser treballat pel grup tècnic d'actuacions contra el frau. Hi van assistir 50 persones de 26 operadors del transport.

El temari del curs es va distribuir en quatre sessions: el Sistema Tarifari Integrat, Normativa, Procediments d'actuació i Actituds de l'interventor.

## 5.3 Línia de comunicació

Es va proposar iniciar l'any 2004 la informació al ciutadà/usuari de les actuacions contra el frau i de quins són els seus resultats.

## **6 ATENCIÓ AL CIUTADÀ**

### **6.1 Atenció personalitzada**

Aquest servei ha continuat augmentant la seva activitat al llarg de l'any 2003 realitzant l'atenció telefònica i la resposta als escrits rebuts per via electrònica i als entrats pel Registre de l'ATM.

El volum de consultes ateses per via telefònica ha estat de 2.400 i s'ha donat resposta a 1.020 escrits arribats mitjançant correu electrònic i correu postal.

Les temàtiques d'aquestes consultes han estat principalment referides a:

- Funcionament del Sistema Tarifari Integrat
- Informacions sobre les diverses actuacions incloses al PDI 2001-2010
- Informació sobre els serveis dels operadors de transport
- Queixes i reclamacions pel funcionament de serveis de transport
- Incidències en el funcionament dels títols integrats de transport

### **6.2 Biblioteca**

Aquest centre de documentació especialitzat en transport públic ha augmentat el seu fons incorporant 400 noves publicacions i mantenint la seva hemeroteca amb un volum de 125 títols de revistes i publicacions periòdiques.

S'ha atès un total de 75 visites a la biblioteca.

### **6.3 Web ([www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org))**

La cura en el manteniment i l'actualització dels continguts de la pàgina web ha generat un augment en el nombre de visites respecte de l'any anterior; s'ha comptabilitzat un total de 107.200 visites.





## 7 CENTRE D'INFORMACIÓ TransMet

L'any 1998 es van signar els primers protocols de col·laboració amb els operadors de transport públic i amb les principals emissores de ràdio per oferir el servei d'informació de l'estat de la xarxa de transport públic metropolità i les notícies que es van generant en el sistema.

Durant l'any 2003 les emissores de ràdio que realitzen connexions són: Catalunya Ràdio - Catalunya Informació, Com Ràdio, Cadena Cope, Onda Cero Ramblas, Ràdio Barcelona - Cadena Ser, Ona Catalana Barcelona - Ona Música Barcelona, RAC 1 - RAC 105, Ràdio Gràcia, Ràdio Club 25, Ràdio Ciutat Badalona, Ràdio Rubí, Ràdio Ripollet, Ràdio Hospitalet, Ràdio Santa Perpètua, Ràdio Premià, Ràdio Florida, Ràdio Castelldefels, Ràdio Sant Feliu, Ràdio Sant Cugat i Ràdio Sabadell.

Aquest any s'han realitzat un total de 8.060 connexions, emetent 1.154 informacions d'interès, i en un 20% dels casos aquestes connexions han informat d'incidències en el sistema.

L'altre mitjà que permet fer connexions en directe és la televisió. Durant aquest any, a través del teletext de Televisió de Catalunya ha estat possible l'accés immediat i permanent, durant 24 hores al dia, a les incidències del transport metropolità, la mateixa informació que proporciona el Centre d'Informació TransMet en les comunicacions radiades. A aquesta informació també s'hi pot accedir a través de la web de TV [www.tvcatalunya.com/atm](http://www.tvcatalunya.com/atm) o a través d'un enllaç a la web de l'ATM [www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org) i la del portal Mobilitat de la Generalitat de Catalunya [www.mobilitat.net](http://www.mobilitat.net).



## 8 PLÀNOLS DE LA XARXA FERROVIÀRIA INTEGRADA

Dins la regió metropolitana de Barcelona es consideren quatre tipus de serveis de la xarxa ferroviària:

- Serveis urbans: línies de metro, identificats amb una L
- Serveis metropolitans: serveis suburbans, identificats amb una S
- Serveis de rodalies: identificats amb una R
- Serveis de tramvia: identificats amb una T

Aquest canvi de nomenclatura i d'identificadors de línies comporta modificacions importants a la xarxa d'FGC i la definició d'un plànol de xarxa únic per a tots els operadors ferroviaris. Aquest plànol s'ha definit en dos àmbits: primera corona i total de l'àmbit del sistema tarifari integrat.

La implantació a la xarxa d'FGC es va realitzar el 3 de novembre i a la xarxa de Metro es va realitzar a l'entrada en funcionament de la nova línia 11.

Els canvis de nomenclatura d'FGC són:

- U6: Pl. Catalunya - Reina Elisenda esdevé L6
- U7: Pl. Catalunya - Av. Tibidabo esdevé L7
- U8: Pl. Espanya - Molí Nou - Ciutat Cooperativa esdevé L8

Els canvis de nomenclatura de metro són:

- L'estació Feixa Llarga (L1) passa a denominar-se Hospital de Bellvitge
- L'estació Cornellà (L5) passa a denominar-se Cornellà Centre

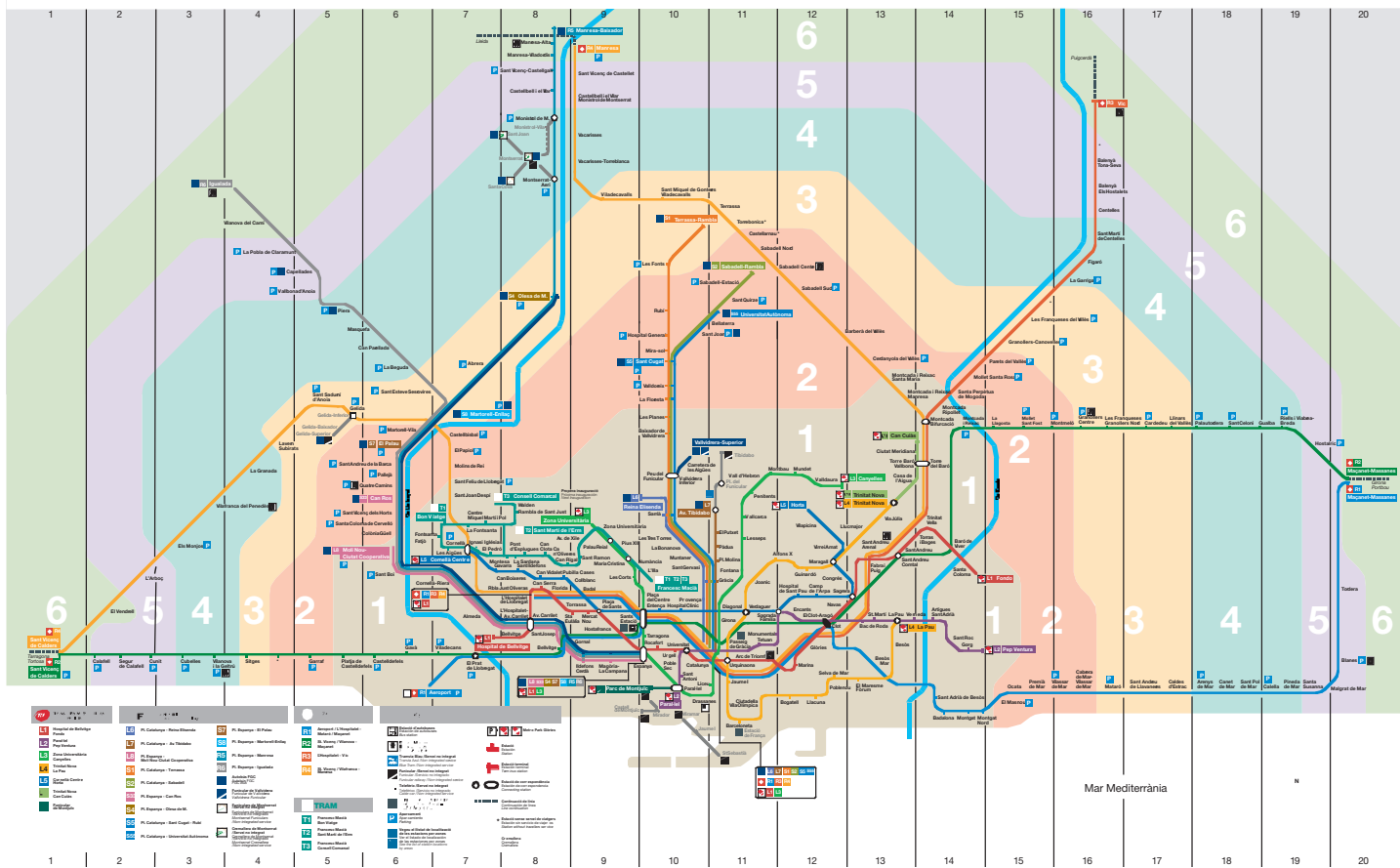
Les línies de rodalia de Renfe (C) canvien la inicial per R.



## Xarxa Ferroviària Integrada

## Red Ferroviaria Integrada

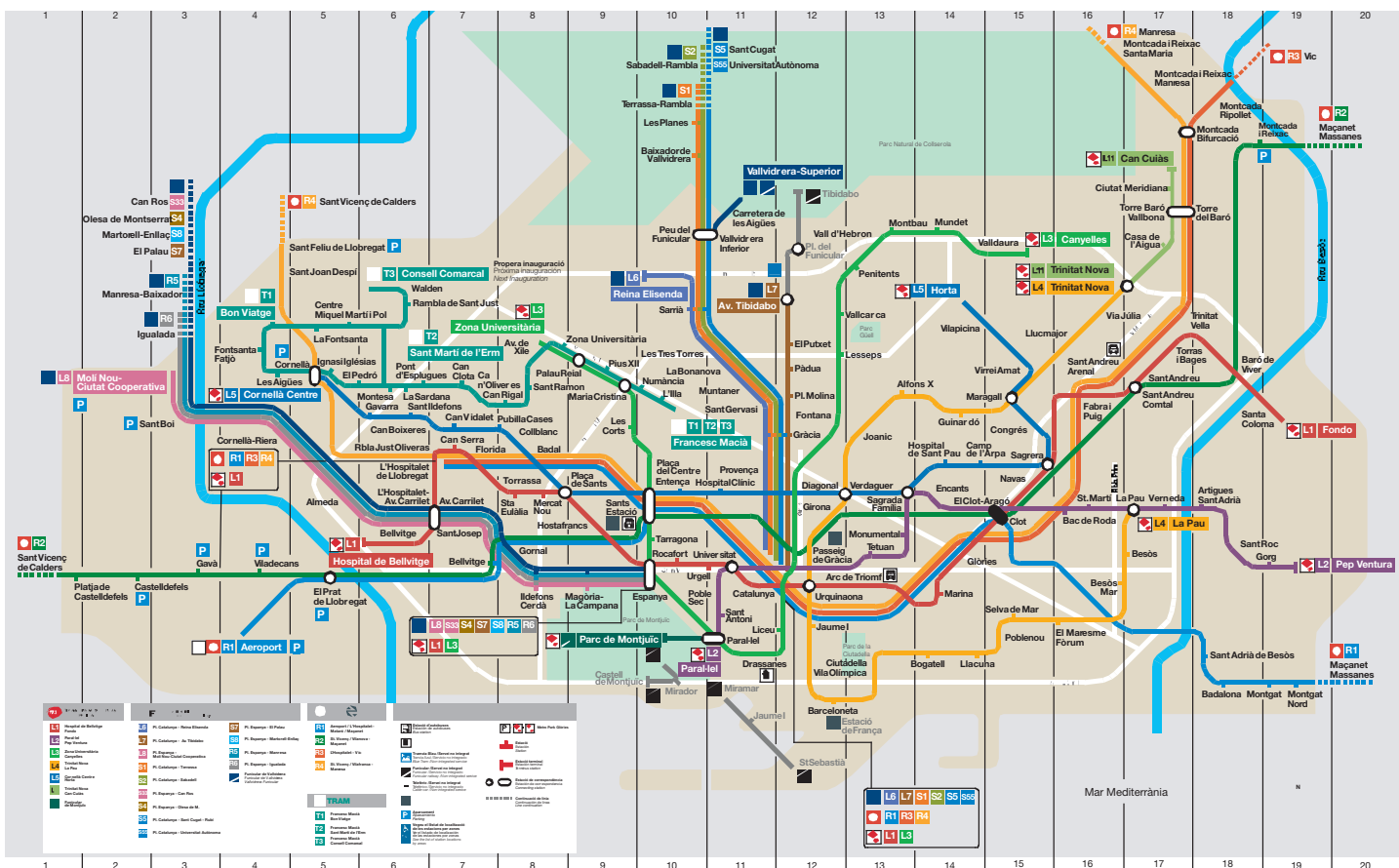
## Integrated Railway Network



## Xarxa Ferroviària Integrada Central

## Red Ferroviaria Integrada Central

## Central Integrated Railway Network





## 9 PROGRAMA DE MILLORA DE LA FLOTA I DE LA SEVA ACCESSIBILITAT

Continuant amb la línia d'actuació iniciada l'any 2000, d'ajuts als operadors de gestió indirecta per a la renovació i ampliació de la flota i la seva adequació per a persones amb la mobilitat reduïda, el Consell d'Administració va aprovar una convocatòria per un import de 1.200.000 € (DOGC núm. 3900 de 6 de juny de 2003). A aquesta convocatòria s'hi han acollit 8 empreses operadores per a la dotació de 33 nous vehicles als serveis de transport públic regular de la RMB.

La convocatòria incorpora, en cas d'ampliació de flota, la possibilitat de rebre una subvenció per l'import corresponent a la dotació d'equips de validació i venda (SVV) i d'ajut a l'explotació dels nous vehicles (SAE).

D'altra banda i tal com ha succeït en anteriors exercicis, en el mes de juliol s'ha signat el conveni de col·laboració entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i l'ATM, pel qual el Imsero aporta recursos a les actuacions de millora de l'accessibilitat del transport públic interurbà (420.708,47.- €).

Com en anteriors convocatòries s'ha comptat amb els serveis d'Applus (IDIADA AT i LGAI) per a la verificació del compliment de les especificacions tècniques exigides.







## 10 TECNOLOGIES DE SISTEMES DE TRANSPORT

### 10.1 Gestió de la Integració Tarifària (SGIT)

Durant l'exercici 2003 s'han dut a terme els canvis en el sistema de gestió que han estat proposats pel Comitè de Seguiment de la Integració Tarifària (CSIT). Destaca la posta en marxa i el seguiment requerit de la distribució dels ingressos mitjançant el sistema de "bit de seguiment" a partir del mes de juny, que ha comportat, igualment, complementar certes funcionalitats i consultes del SGIT.

### 10.2 Projecte de Targeta XIP Sense Contacte

El projecte de Sistema de Validació i Venda (SVV) de Targetes Sense Contacte té com a objectiu la introducció de targetes sense contacte (tipus teletac), com a suport dels títols de transport en l'àmbit de la integració tarifària i l'actualització dels sistemes actuals de validació i venda de tots els operadors integrats, entre el 2005 i el 2008.

El projecte s'ha estructurat en les tres fases següents:

- Fase 1: Implantació reduïda del sistema
- Fase 2: Generalització del sistema a l'àmbit de la integració tarifària
- Fase 3: Extensió a tots els punts de validació i venda de l'àmbit de la integració tarifària

El nombre d'elements que constitueixen el conjunt de les tres fases són:

elements	operador	unitats
validadores ferroviàries	FMB	725
	FGC	250
	Renfe	652
validadores embarcades	Tramvia	357
validadores autobusos	Ascom / Indra	3.200
punts de recàrrega	FMB	187
	FGC	23
	Renfe	170
màquines d'auto-venda	FMB	294
	FGC	160
	Renfe	80
punts de venda ATM		1.500
targetes		1.000.000

El projecte global d'adaptació del conjunt dels operadors integrats s'estima per un import global de 12 M€.

### **10.3 Sistema d'Ajut a l'Explotació (SAE)**

S'ha realitzat la instal·lació del servidor definitiu del SAE, integrant-lo dins la xarxa de servidors de l'ATM i s'han ampliat els serveis d'Administració Remota de Bases de Dades i monitorització del sistema per què donin cobertura al nou servidor.

S'ha finalitzat la instal·lació dels vehicles i s'han articulat els procediments per al proveïment d'equips a nous vehicles. El projecte del SAE va estimar la flota de servei regular en 450 vehicles. Una vegada completat el procés d'integració tarifària ha calgut realitzar-ne la instal·lació a 55 autobusos més.

#### ***Obtenció de dades de parades i posta en marxa dels panells informatius***

S'ha continuat introduint informació de línies, parades i horaris al SAE, tasca que es preveu que finalitzi al febrer de 2004. Paral·lelament, s'està realitzant la normalització de la nomenclatura de les 6.000 parades, tant en el SAE com en l'SVV a bord dels autobusos.

Això ha permès que els operadors amb SAE comencin a anunciar la pròxima parada en els panells electrònics a l'interior dels autobusos.

S'ha instal·lat als operadors una web de manteniment del SAE de manera que els operadors informen de qualsevol incidència que es produeixi en el sistema. D'aquesta manera se sap quin és l'estat de funcionament del sistema, com es troba el sistema a cada operador, etc.

S'ha realitzat la comunicació entre el SAE i l'SVV proveït per ASCOM i s'ha implementat el protocol de comunicacions que permet donar informació dels autobusos del SAE a altres sistemes d'informació. En particular, aquest protocol s'ha posat en marxa per subministrar informació al sistema d'informació als usuaris del nou intercanviador de Quatre Camins.

### **10.4 Empresa mixta ATM - Busmet Serveis**

Com a conseqüència de l'acord del Consell d'Administració de 12 de desembre de 2002, el 19 de juny de 2003 es va constituir, davant notari, la societat Sermetra, SL. Està formada per l'ATM i Busmet Serveis, SL i s'han nomenat tres vocals per cada part.



Altres operadors integrats no adherits a Busmet Serveis, les empreses de transports municipals integrades tarifàriament i les empreses amb equipament equivalent poden utilitzar els serveis objecte de la societat Sermetra, mitjançant el corresponent contracte de serveis.

L'objecte de la societat és la gestió del manteniment dels sistemes de la integració tarifària, dels sistemes d'ajut a l'explotació d'aquest àmbit i el lloguer de les infraestructures comunes requerides, així com dels treballs que és deriven de l'evolució d'aquests sistemes.



## 10.5 Sistema d'Informació Geogràfica i Documental (SIG-SGD)

S'han consolidat els mòduls funcionals actuals i s'han fet desenvolupaments per nodrir de nova informació la base de dades corporativa de l'ATM.

Les accions han estat adreçades a:

- Generar i coordinar els protocols de manteniment i actualització de la base de dades com un actiu valuós d'informació formada per l'explotació dels diferents sistemes de gestió diària
- Assistir i formar el personal de l'ATM en les noves eines
- Desenvolupar els enllaços del SIG en relació als altres sistemes de l'ATM (SAE, SGIT, SGD) per tal que s'accedeixi a la informació des d'un portal gràfic comú
- Ampliar les funcionalitats per tal de facilitar i millorar tant la consulta com el treball amb la informació continguda en el SIG
- Col·laborar amb altres organismes

### **Base de Dades corporativa del SIG**

S'ha inclòs nova informació procedent d'estudis de traçat, seguiment del PDI, nomenclatura i ubicació de parades i línies d'autobús per al SAE, noves propostes de modificació de línies, gestió de la implantació del tramvia, nova nomenclatura de la xarxa integrada de transport públic, etc.

S'ha actualitzat la informació topogràfica a escala 1:5000 amb informació generada per l'Institut Cartogràfic de Catalunya. S'ha inclòs nova cartografia, s'ha introduït un nou mosaic d'imatge amb ortofotomapa color a escala 1:5000 que recobreix l'àmbit de la integració tarifària, i un mosaic d'imatge amb ortofotomapa a escala 1:2500, de l'àmbit del traçat del Tramvia Diagonal - Baix Llobregat i del Tramvia Sant Martí - Besòs. S'ha inclòs la informació geogràfica corresponent a l'EMQ '01.

S'ha realitzat la normalització del vialer d'acord a nomenclatura oficial de la Generalitat, nomenclatura de carrers, segons l'INE/IDEGCAT, incorporació de números de portal, etc. L'objectiu principal de la normalització del vialer és el d'ampliar les seves funcionalitats, la qual cosa permetrà l'intercanvi d'informació amb altres organismes, la realització de funcions relacionades amb la monitorització de la xarxa vial (la situació de IMDs, incidències), la realització del Pla de Guies i altres.





## 11 ÀMBIT DE L'ACTUACIÓ ECONÒMICA I ADMINISTRATIVA

### 11.1 Finançament del Sistema

#### **Conveni de Finançament i Contracte - Programa 2002-2005**

S'ha participat en diferents reunions amb representants de l'Administració General de l'Estat (AGE) i de les Administracions consorciades, per tal de negociar el contingut de les aportacions econòmiques que haurien de fer en el marc dels nous Convenis de Finançament i Contracte - Programa. S'ha aconseguit per a l'any 2004 un increment substancial de les aportacions de l'AGE, fins a 115,6 M€ i, de l'EMT, de 48,8 M€.

S'ha actualitzat l'esborrany del nou Conveni de Finançament 2002-2005, que es dissenya com a refosa dels anteriors Contracte - Programa AGE - ATM i Conveni de Finançament ATM - Administracions Consorciades.

S'ha realitzat el seguiment trimestral de l'evolució de les principals magnituds econòmiques dels Plans d'Empresa 2002-2005 de TMB i d'FGC, de l'evolució de les subvencions rebudes per l'ATM de les diferents Administracions, de les subvencions pagades per l'ATM tant als operadors públics com als operadors de gestió indirecta i, finalment, de les subvencions pagades per l'EMT als operadors sota la seva tutela.

S'ha redactat un primer esborrany de pressupost de l'ATM per a l'exercici 2004, pel que fa a les partides d'ingressos i despeses que fan referència a les aportacions de les diferents administracions en concepte d'aportació a compte del Contracte - Programa 2002-2005, i de la proposta d'aportacions que l'ATM hauria de realitzar als operadors públics i als operadors de Gestió Indirecta.

S'han elaborat els informes sobre el compliment dels pressupostos de l'any 2003 realitzats pels dos operadors públics. Aquest informe serveix d'eina per verificar els pressupostos de les dues empreses i validar que segueixen les previsions que estableix el Contracte - Programa, així com per estimar el càlcul de les aportacions de les diferents administracions.

S'han mantingut negociacions amb diverses entitats financeres per tal de garantir el manteniment de les línies de crèdit que permetin finançar transitòriament l'ATM, mentre no s'arribi als acords institucionals corresponents.

#### **Operació de renting de material mòbil**

S'ha participat en l'anàlisi i la negociació de les dues operacions de *renting* de material mòbil per al Metro de Barcelona, adjudicades a CAF i ALSTOM, valorades en un preu base dels trens de 508 M€.

El 8 d'agost de 2003 es va signar el Contracte Marc d'Arrendament entre ATM, CAF i l'AIE, condicionant la seva validesa a la signatura definitiva del Contracte de Subministrament i als diferents contractes relacionats amb el finançament de l'operació. Finalment, el 25 de novembre de 2003 es va formalitzar entre l'ATM, CAF i l'AIE el contracte de subministrament de trens, i l'AIE va formalitzar amb les diferents entitats financeres tota la resta de contractes de finançament que restaven pendents, aixecant-se d'aquesta manera la condició suspensiva que condicionava la validesa del Contracte Marc.

Amb Alstom i les entitats financeres que hi estan vinculades s'ha realitzat un procediment similar, per bé que de major complexitat, ateses les especials circumstàncies per les quals passa el fabricant, que han conduït a la presentació al Consell d'Administració de 10 de desembre de les propostes de Contractes de Subministrament i d'Arrendament i dels documents de compromisos financers, previs a la formalització dels contractes de préstec.

Finalment, el Consell d'Administració, en data 28 de juliol, va acordar iniciar un procediment similar per a la contractació de 10 nous trens per a la L1 del Metro, concurs que haurà de ser resolt a partir del gener del 2004.

### **Conveni de Finançament d'Infraestructures 2003-2005**

S'ha elaborat la proposta del tercer Conveni de Finançament d'Infraestructures Generalitat - Estat 2003-2005, i s'ha participat en la seva negociació, fins arribar a la signatura, en data 28 de juliol de 2003. S'ha fet el seguiment de l'estat d'execució de les inversions realitzades amb posterioritat al 31 de desembre de 2001.

## **11.2 Gestió pressupostària**

Periòdicament s'han presentat els informes que detallen la situació pressupostària del moment, quedant clarament reflectit el percentatge d'execució del Pressupost.

Pel que fa a la tresoreria, durant l'exercici 2003 l'ATM ha fet ús de les diferents pòlisses de crèdit, tal com es va acordar en el darrer Consell d'Administració de l'any 2002. Al llarg de l'any hi ha hagut un gran nombre d'operacions d'aquest tipus, ja que s'han anat utilitzant i amortitzant les diverses línies de crèdit, en funció de la periodicitat en els cobraments i en els pagaments.



## 12 ÀMBIT DE PROJECCIÓ EXTERIOR

### 12.1 Participació en projectes europeus

#### **Civitas**

Dintre de la candidatura *Civitas*, llançada per la UE, el grup Miracles, format per les ciutats de Roma, Barcelona, Winchester i Cork, ha continuat la seva activitat al llarg del 2003.

Per la seva part, la nostra ciutat ha continuat avançant en els projectes que són subvencionables dintre del projecte marc, que són la integració del tramvia del Baix Llobregat dins del sistema de transport públic i la informació a l'usuari en temps real en el corredor del tramvia, lligats als projectes SAE i Pla de Guies.

#### **Urban Transport Benchmarking Initiative**

En el si de la Direcció general de Transports i Energia (TREN) de la UE, va llançar-se el mes de novembre un *benchmarking* consistent en la definició d'una sèrie d'indicators que han d'avaluar el comportament d'una ciutat en matèria d'ús del transport públic i de la seva contribució a la sostenibilitat.

Es van formar diversos subgrups de treball, que s'hauran de reunir almenys tres vegades al llarg del 2004. Barcelona, representada per l'ATM, presideix el seu grup de treball, que s'ocupa de "Gestió de la demanda". Va escollir-se de pertànyer a aquest grup (juntament amb París, Londres, Varsòvia, La Haia i Dublín) atès que la Llei de la Mobilitat acabada d'aprovar atribueix a l'ATM funcions generals en matèria de mobilitat.



## **12.2 Atenció a visites i participació en congressos i jornades**

Durant l'any 2003 han visitat l'ATM 15 diferents grups interessats en l'organització i les funcions del consorci.

Els membres de l'ATM han participat com a ponents en una trentena de seminaris, congressos i jornades relacionats amb el transport públic. Com a assistents s'ha participat en altres vint seminaris i cursos.

## **12.3 Participació en organitzacions de transport**

### **EMTA**

L'ATM és membre fundador de l'*European Metropolitan Transport Authorities* (EMTA). La finalitat de l'EMTA és promoure i organitzar les relacions entre els organismes europeus responsables del transport públic, mitjançant l'intercanvi d'informació, experiències i recerques, i fer sentir la seva veu en aquest camp davant les institucions comunitàries. La componen les autoritats de transport de 28 ciutats de 18 estats, amb 90 milions d'habitants. L'assemblea de l'EMTA ha promogut tres grups de treball, referents a informació sobre el transport a les persones amb mobilitat reduïda, sobre finançament dels sistemes de transport públic mitjançant la recuperació de plusvàlues del sòl, i sobre bitlletatge electrònic. En tots ells hi participa activament l'ATM. D'altra banda, s'ha formulat una posició comuna sobre la proposta de reglament comunitari sobre serveis públics de transport.

L'EMTA publica un baròmetre (estadística comparativa dels transports dels seus membres), la revista "EMTA News" i disposa d'una web ([www.emta.com](http://www.emta.com)).

### **UITP**

La *Union Internationale des Transports Publics* ha organitzat enguany el seu congrés bianual a Madrid. L'ATM hi ha participat amb una ponència sobre el SAE multiflota.

### **IFHP**

*International Federation for Housing and Planning*, organisme format per professionals dedicats a l'Urbanisme, l'Habitatge i l'Ordenació del Territori.

### **Grup d'autoritats de transport espanyoles**

A iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente, s'han reunit les Autoritats de transport espanyoles: Madrid, Barcelona, València, Biscaia, Sevilla, Màlaga, Granada i Astúries juntament amb el Ministerio de Fomento i altres organismes estatals. La voluntat de constituir un grup estable d'intercanvi d'experiències i propostes s'ha plasmat en la constitució d'un Observatori de la mobilitat urbana a nivell de l'Estat.









# 3

## Estadísticas del sistema

## 1 TransMet XIFRES 2003

Durant l'any 2003 ha continuat el creixement del transport públic, conseqüència del desenvolupament del sistema tarifari integrat i d'un increment d'oferta.

El creixement més important de demanda (prop d'un 6%) s'ha produït a la xarxa d'autobusos, que ha portat 23 milions de viatgers més.

És de destacar el creixement del transport urbà a la segona corona: s'han transportat més de 34 milions de viatgers que representen un 12% d'increment respecte l'any anterior. Durant el 2003 s'han incorporat nous serveis urbans al STI: Terrassa, El Papiol, Granollers, Vallirana, Mollet del Vallès, Molins de Rei, Cerdanyola, Vilassar de Mar - Cabrera de Mar i Igualada.

### Dades bàsiques 2003

	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 03 / 02 (%)	Recaptació (M€)
FMB (metro)	6	86,6	64,0	332,0	3,1%	147,1
FGC (1a Corona)	2	24,0	11,6	41,0	2,3%	14,4
Rodalies Renfe (1a Corona)	4	94,0	nd	nd	nd	nd
TB (autobusos)	104	889,7	41,5	203,7	7,3%	89,2
Resta autobusos EMT	76	1.964,3	21,4	57,2	8,6%	26,5
<b>Total 1ª Corona STI</b>		<b>3.058,6</b>	<b>138,5</b>	<b>633,9</b>	<b>4,9%</b>	<b>277,2</b>
Resta FGC	2	119,0	16,5	32,0	6,8%	29,3
Resta Rodalies Renfe**	4	332,0	62,5	112,0	1,0%	95,6
Autobusos Generalitat	196	4910*	25,1	25,0	4,1%	22,4
Altres autobusos urbans	72	775,0	10,7	34,2	11,7%	15,1
<b>Total Resta STI</b>		<b>6.136,0</b>	<b>114,8</b>	<b>203,2</b>	<b>3,9%</b>	<b>162,4</b>
<b>TOTAL STI</b>		<b>9.194,6</b>	<b>253,3</b>	<b>837,1</b>	<b>4,6%</b>	<b>439,6</b>

\*Dades provisionals

\*\*Dades Renfe són per total STI, no desagregades entre 1a corona STI i resta de corones

n.d. No disponible.





### Transport ferroviari 2003

#### Primera Corona STI

	Línies	Longitud xarxa (km)	Estacions	cotxes-km (milions)	Trens/hora punta i sentit	viatges (milions)	Recaptació (M€)
<b>Metro</b>							
Línia 1		20,7	30	15,9	23	64,3	
Línia 2		12,4	17	9,7	15	54,1	
Línia 3		16,6	24	13,4	21	97,9	
Línia 4		17,2	22	12,2	17	47,8	
Línia 5		16,6	23	12,9	26	67,3	
Línia 11		2,3	5	0,0	2	0,0	
Funicular		0,8	2		2	0,6	
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>86,6</b>	<b>123</b>	<b>64,0</b>	<b>104</b>	<b>332,0</b>	<b>147,1</b>
<b>FGC</b>							
Línia Barcelona-Vallès			18	7,1	30	29,3	10,3
Línia Llobregat-Anoia			10	4,5	11	11,7	4,1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>24,0</b>	<b>28</b>	<b>11,6</b>	<b>41</b>	<b>41,0</b>	<b>14,4</b>
<b>Rodalies RENFE</b>							
C-1			8	nd	10	nd	
C-2			10	nd	14	nd	
C-3			6	nd	2	nd	
C-4			4	nd	13	nd	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>94,0</b>	<b>28</b>		<b>39</b>		<b>nd</b>
<b>Total 1ª Corona STI</b>	<b>12</b>	<b>204,6</b>	<b>179</b>	<b>75,6</b>	<b>184</b>	<b>373,0</b>	<b>161,5</b>

n.d. No disponible.

#### Resta STI

	Línies	Longitud xarxa (km)	Estacions	cotxes-km (milions)	Trens/hora punta i sentit	viatges (milions)	Recaptació (M€)
Ferrocarrils suburbans i de rodalia							
<b>FGC</b>							
Línia Barcelona-Vallès			14	8,9	15	25,2	21,4
Línia Llobregat-Anoia			29	7,5	11	6,7	7,9
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>119,0</b>	<b>43</b>	<b>16,5</b>	<b>26</b>	<b>32,0</b>	<b>29,3</b>
<b>Rodalies RENFE</b>							
C-1			16	18,1	10	31,5	
C-2			20	19,2	14	36,6	
C-3			12	5,5	2	7,9	
C-4			28	19,8	13	35,9	
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>332,0</b>	<b>76</b>	<b>62,5</b>	<b>39</b>	<b>112,0</b>	<b>95,6</b>
<b>Total Resta STI</b>	<b>6</b>	<b>451,0</b>	<b>119</b>	<b>79,0</b>	<b>65</b>	<b>144,0</b>	<b>124,9</b>

Dades Renfe són per total STI, no desagregades entre 1a corona STI i resta de corones

#### Resum transport ferroviari

	Cotxes-km (milions)	Δ 03 / 02 (%)	Viatges (milions) 2003	Δ 03 / 02 (%)	Recaptació (M€)
<b>Metro</b>	64,0	4,9%	332,0	3,1%	147,1
<b>FGC</b>	28,1	1,1%	73,0	4,3%	43,7
<b>Rodalies RENFE</b>	62,5	0,3%	112,0	1,0%	95,6
<b>Total transport ferroviari</b>	<b>154,6</b>	<b>2,4%</b>	<b>517,0</b>	<b>2,8%</b>	<b>286,4</b>

## Transport en autobús 2003

### Primera Corona STI

	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 03 / 02 (%)	Recaptació (M€)
<b>Autobusos titularitat EMT</b>				
TMB	41,5	203,7	7,3%	89,21
Authosa	0,3	2,2	0,8%	0,59
Mohn, SL	5,2	10,0	8,7%	4,41
Oliveras, SA	2,1	5,1	29,7%	1,89
Rosanbus, SL	2,2	5,9	25,6%	2,27
TCC (SA, SL)	1,6	2,4	21,2%	5,56
Tusgsal	9,4	30,3	1,7%	11,33
Altres (2)	0,6	1,3	48,0%	0,41
<b>Total 1ª Corona STI</b>	<b>62,9</b>	<b>260,9</b>	<b>7,6%</b>	<b>115,67</b>

### Restat STI

	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 03 / 02 (%)	Recaptació (M€)
<b>Transport interurbà. Titularitat DGPT</b>				
Asistencia y Servicios, SL	1,7	1,1	4,1%	1,17
Autocars R. Font, SA	0,8	0,9	4,0%	0,62
Empresa Casas, SA	2,9	2,4	2,9%	2,48
Empresa Sagalés, SA	3,2	3,2	1,7%	2,82
Empresa Plana	1,1	1,9	5,2%	1,25
La Hispano Igualadina, SA	3,2	1,4	8,5%	2,38
FYTSA	2,2	2,2	5,9%	2,27
La Vallesana, SA	0,8	0,9	4,0%	0,65
Sarbus (Martí i Renom, SA)	3,2	5,0	2,3%	3,75
Soler i Sauret, SA	2,1	3,0	-2,2%	2,17
Altres (15)	3,9	3,1	14,1%	2,91
<b>Total transport interurbà</b>	<b>25,1</b>	<b>25,0</b>	<b>4,1%</b>	<b>22,48</b>



### Transport urbà de competència municipal

	Vehicles-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 03 / 02 (%)	Recaptació (M€)
<b>Altres autobusos urbans</b>				
Autobusos de Granollers	0,3	1,0	3,6%	0,61
CTSA-Mataró Bus	1,1	4,9	10,8%	1,31
Transports Públics, SA (Rubí)	0,6	1,4	8,0%	0,56
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	2,8	12,8	6,2%	6,08
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	0,8	1,1	14,9%	0,35
TMESA (Terrassa)	2,6	10,2	9,4%	5,17
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,4	0,6	22,1%	0,22
Altres (24)	2,2	2,4	87,5%	0,90
<b>Total transport urbà</b>	<b>10,7</b>	<b>34,2</b>	<b>11,7%</b>	<b>15,20</b>

### Resum transport en autobús

	Vehicle-km (milions)	Viatges (milions)	Δ 03 / 02 (%)	Recaptació M€
<b>Total transport en autobús</b>	<b>98,7</b>	<b>320,2</b>	<b>7,7%</b>	<b>153,35</b>

## 2 ESTUDIS I ENQUESTES

### 2.1 Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2001 (EMQ '01)

Durant l'exercici s'han realitzat les explotacions i edicions dels primers volums de resultats de l'EMQ '01. Els principals resultats són:

#### 1. Anàlisi global de la mobilitat:

El nombre total de desplaçaments setmanals realitzats pels habitants, de 4 o més anys, de la Regió Metropolitana de Barcelona ampliada fins els límits dels serveis de rodalies és de 49.958.189 desplaçaments.

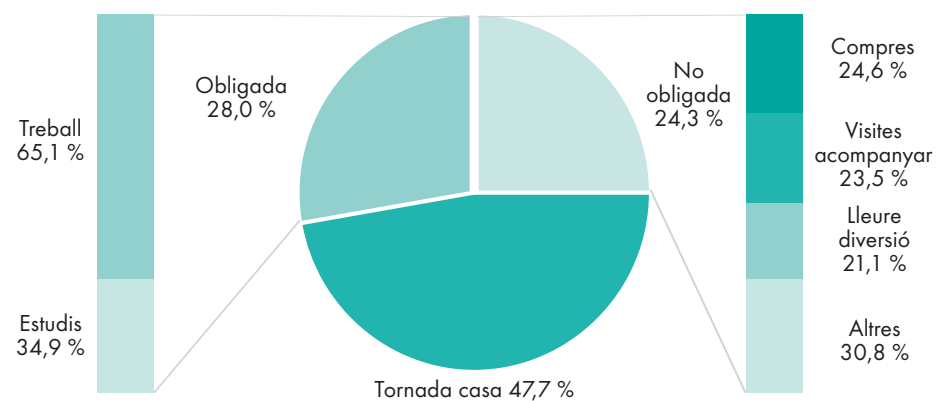
En el període d'estudi, la població de 4 o més anys resident al territori ATM és de 4.345.435 habitants. S'observa una mitjana d'11,50 desplaçaments setmanals.

Un 8,5% de la població es caracteritza pel fet de no haver realitzat cap desplaçament durant la setmana. Si s'exclou de l'anàlisi aquest sector de la població, s'observa una mitjana de 12,57 desplaçaments setmanals.

#### Mitjana desplaçaments/setmana. Total població i població amb mobilitat

	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments
<b>Total població</b>	4.345.435	49.958.189	11,50
<b>Població amb mobilitat</b>	3.974.863	49.958.189	12,57

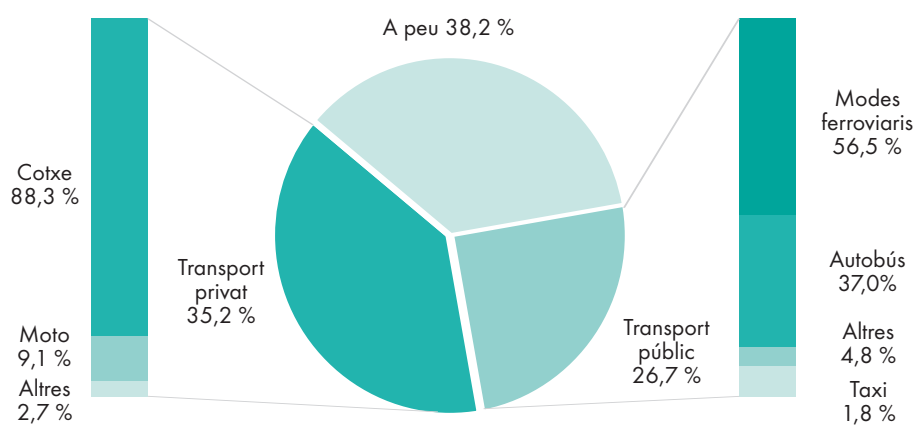
#### Distribució de la mobilitat segons el motiu del desplaçament







## Distribució de la mobilitat segons mode principal de transport



## 2. Anàlisi de la mobilitat obligada

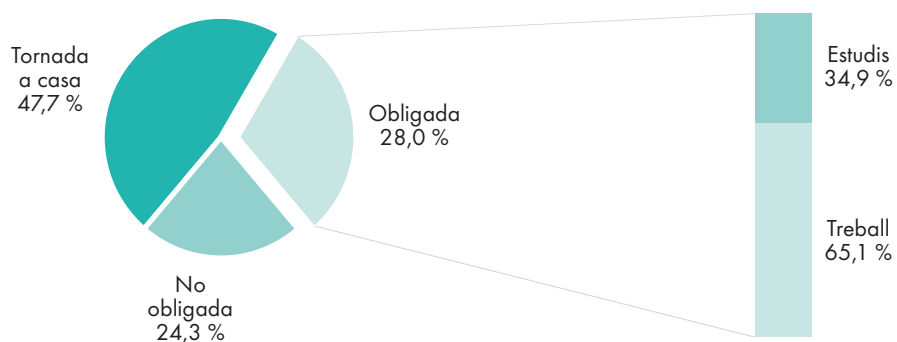
El concepte mobilitat obligada inclou tots els desplaçaments realitzats per motiu treball o estudis. El nombre total de desplaçaments setmanals per mobilitat obligada realitzats pels residents al territori ATM, de 4 o més anys, és de 13.996.953 desplaçaments.

### Mitjana desplaçaments/setmana per mobilitat obligada.

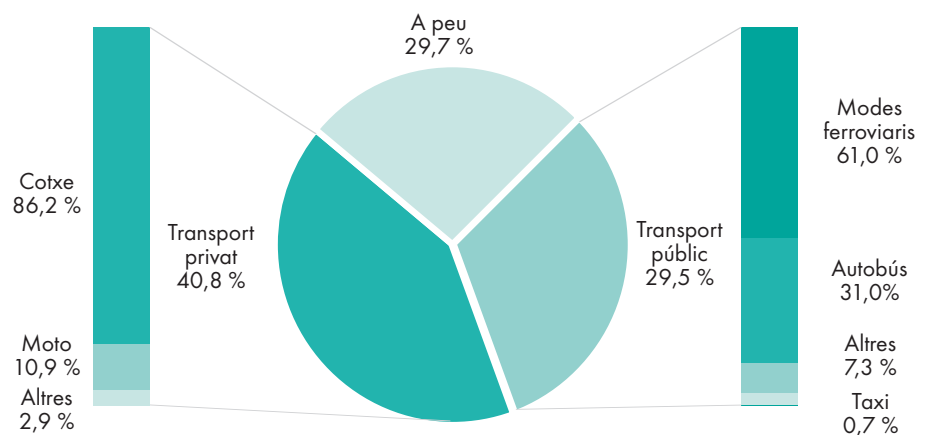
#### Total població, població amb mobilitat i població amb mobilitat obligada

	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments
<b>Total població</b>	4.345.435	13.996.953	3,22
<b>Població amb mobilitat</b>	3.974.863	13.996.553	3,52
<b>Població amb mobilitat obligada</b>	2.405.707	13.996.553	5,82

## Distribució de la mobilitat obligada segons el motiu del desplaçament



### Distribució de la mobilitat obligada segons mode principal de transport



### 3. Anàlisi mobilitat no obligada

El concepte mobilitat no obligada inclou tots els desplaçaments no imputables a la mobilitat obligada (treball i estudis) i a la mobilitat per tornada a casa.

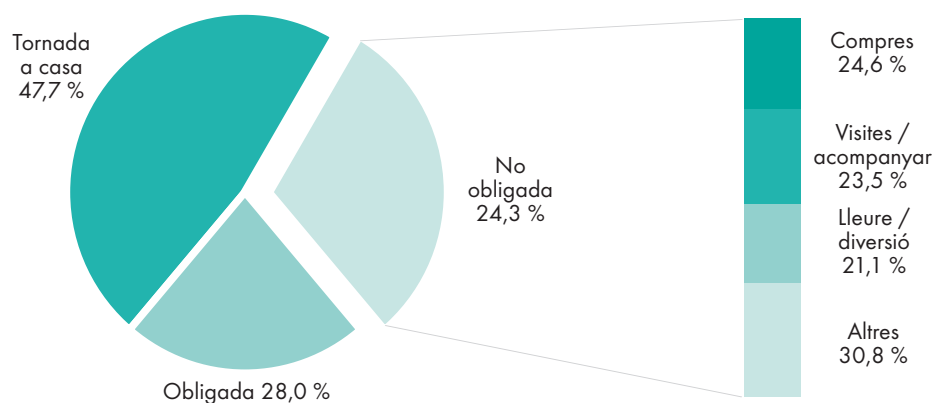
El nombre total de desplaçaments setmanals per mobilitat no obligada realitzats pels residents al territori ATM, de 4 o més anys, és de 12.154.668 desplaçaments.

#### Mitjana desplaçaments/setmana per mobilitat no obligada.

Total població, població amb mobilitat

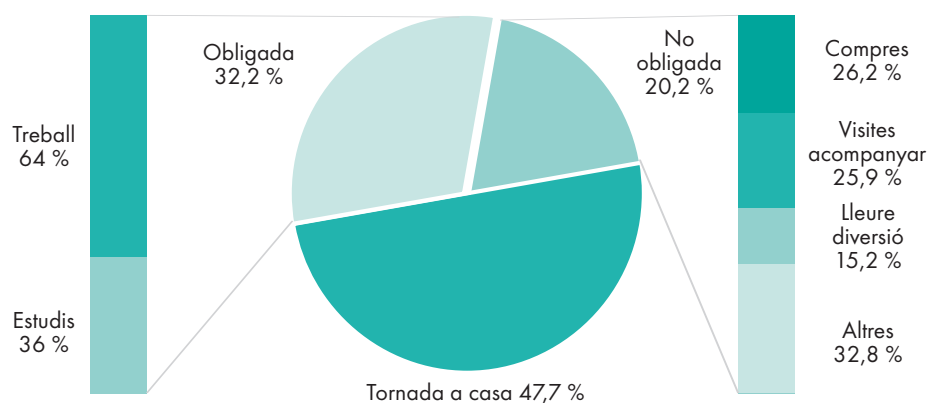
	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments
<b>Total població</b>	4.345.435	12.154.668	2,80
<b>Població amb mobilitat</b>	3.974.863	12.154.668	3,06

### Distribució de la mobilitat no obligada segons el motiu del desplaçament

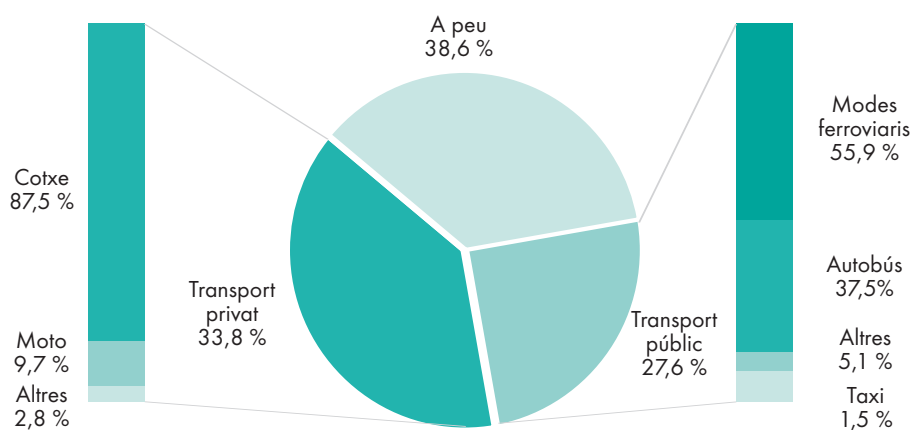




### Distribució de la mobilitat en dies feiners segons el motiu del desplaçament



### Distribució de la mobilitat en dies feiners segons mode principal de transport



### 5. Anàlisi de la mobilitat en transport públic

El nombre total de desplaçaments setmanals en transport públic com mitjà principal realitzats pels habitants, de 4 o més anys, de la Regió Metropolitana de Barcelona ampliada fins els límits dels serveis de rodalies és de 13.319.628 desplaçaments.

#### Mitjana desplaçaments/setmana en transport públic.

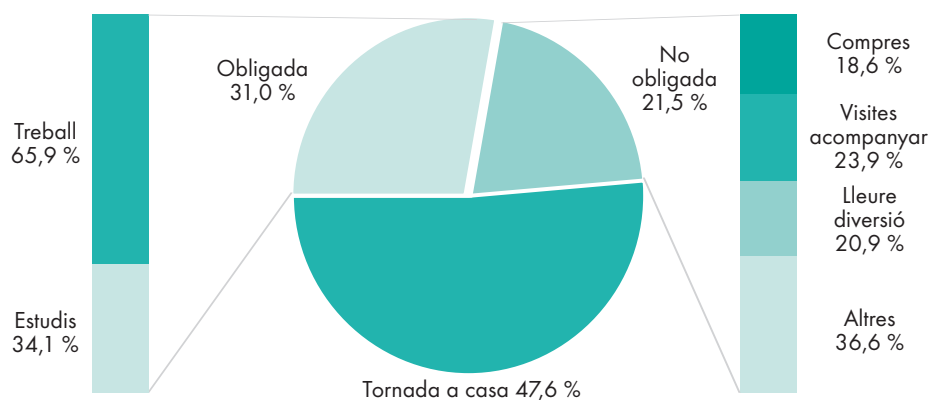
#### Total població i població amb mobilitat

	Individus	Desplaçaments	Mitjana desplaçaments
<b>Total població</b>	4.345.435	13.319.628	3,07
<b>Població amb mobilitat</b>	3.974.863	13.319.628	3,35





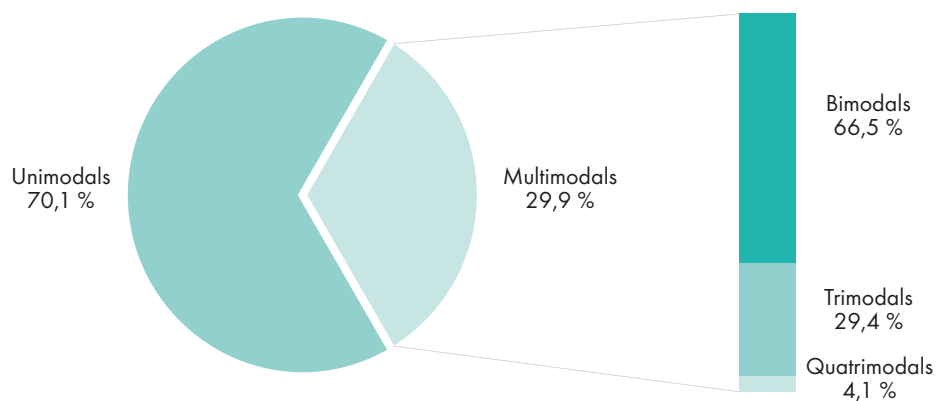
### Distribució de la mobilitat en transport públic segons el motiu del desplaçament



### Distribució dels desplaçaments en transport públic segons mitjà de transport

	Desplaçaments	%
<b>Modes ferroviaris</b>	7.521.977	56,5%
<b>Autobús</b>	4.926.368	37,0%
<b>Taxi</b>	234.089	1,8%
<b>Altres modes col·lectius</b>	637.193	4,8%
<b>Total</b>	<b>13.319.628</b>	<b>100,0%</b>

### Distribució de la mobilitat en transport públic segons ús de cadenes modals

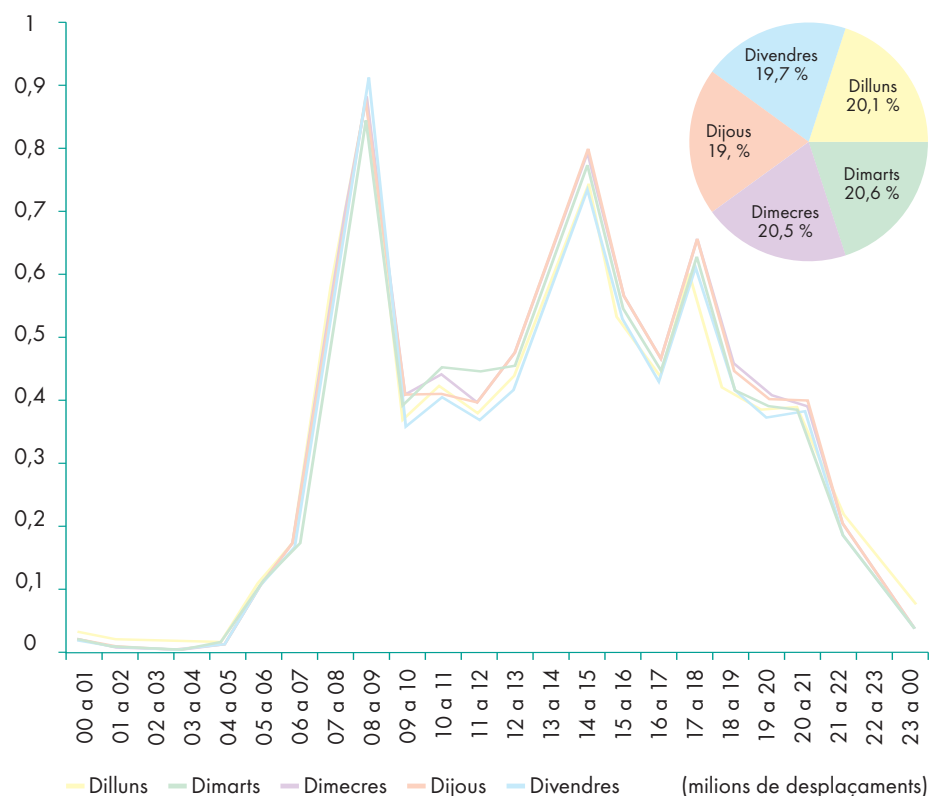


## 6. El temps en la mobilitat

L'anàlisi de la distribució horària dels desplaçaments, permet observar com es produeixen diferències significatives segons el tipus de dia en que es realitzen: dia feiner i dia no laborable (dissabte, diumenge i festius). Depenent del tipus de dia, el volum de desplaçaments varia, de la mateixa forma que es produeixen importants diferències en la composició bàsica dels mateixos segons motiu i mode de transport; la qual cosa condiciona també la distribució horària i la durada dels desplaçaments.

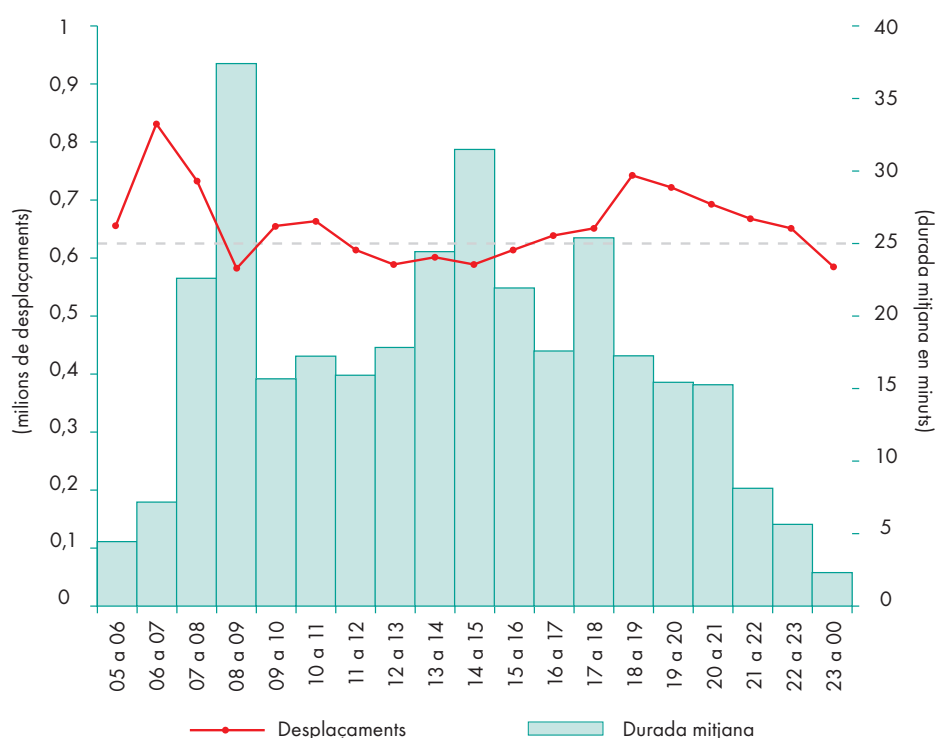
L'anàlisi del nombre d'hores setmanals dedicades a desplaçar-se permet analitzar la mobilitat dels individus des d'una òptica complementària. El temps setmanal dedicat a desplaçar-se esdevé un nou indicador del grau de mobilitat dels individus. La situació d'especialització en quant els motius i els modes de transport, no només s'observa en base al tipus de dia i a la distribució horària dels desplaçaments, també es produeix a nivell social. Els diversos segments de la demanda (gènere, edat, activitat professional, tipologies d'usuaris de la mobilitat, etc.) presenten escenaris diversos en relació al nombre de desplaçaments, als motius que els originen i als modes de transport emprats per realitzar-los.

### Distribució horària dels desplaçaments en dies feiners segons dia de la setmana





### Distribució horària dels desplaçaments i durada mitjana segons interval horari d'inici



(\*) Amb l'objectiu de minimitzar l'error estadístic només s'han considerat els intervals amb un volum de desplaçaments > 100.000 pel conjunt dels cinc dies feiners

## 2.2 Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner

L'ATM, l'EMT i l'Ajuntament de Barcelona han encarregat la realització de l'*Enquesta de mobilitat en dia feiner* (EMDF '03).

Aquest estudi continua la sèrie d'estudis de mobilitat que en els darrers deu anys han realitzat l'EMT i l'Ajuntament de Barcelona (*Enquesta de mobilitat i trànsit*), complementant així mateix la informació recollida quinquennalment per l'ATM a través de l'*Enquesta de mobilitat quotidiana*. Per altra banda, permet entrar en un procés de millora metodològica que ha de repercutir positivament en els diversos estudis de mobilitat que es facin en un futur.

L'univers a estudiar està constituït pels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) majors de 15 anys. En el període d'estudi, la població a analitzar està integrada per 3,7 milions d'individus.

La mostra de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMDF '03) està integrada per 3.884 individus, amb un error màxim de l'1,6%. El treball de camp ha estat realitzat per

la xarxa de camp de l'Institut DYM de 21 de febrer a 25 de març de 2003. La recollida de dades s'ha dut a terme mitjançant entrevista telefònica i metodologia CATI. Els resultats d'aquest estudi no són comparables amb l'EMQ '01 ja que l'univers i la metodologia no són iguals i, a més, en aquest estudi s'ha fet un gran esforç sobre la mobilitat dels professionals, com ara taxistes, conductors d'autobús, representants..., que tenen una mobilitat molt més elevada i difícilment es pot recollir en un quadernet setmanal.

L'objectiu de la present recerca és analitzar la mobilitat en dia feiner. Per aquest motiu, s'ha recollit informació relativa als desplaçaments duts a terme el darrer dia laborable: de dilluns a divendres no festiu. En un dia feiner es realitzen 11,2 milions de desplaçaments. Traslladant aquesta dada als habitants a la RMB, majors de 15 anys, pot parlar-se d'una mitjana de 2,98 desplaçaments en dia feiner.

Els residents a l'àmbit d'estudi han estat classificats en dues tipologies bàsiques segons les seves pautes de mobilitat: població general i professionals.

#### Distribució de la població i dels desplaçaments segons perfils bàsics de mobilitat

	Individus		Desplaçaments		Mitjana Desplaçaments
	Freqüència	%	Freqüència	%	
<b>Pob. general sense mobilitat</b>	712.710	19,0%	0	0,0%	0,00
<b>Pob. general amb mobilitat</b>	2.896.322	77,1%	9.331.695	83,3%	3,22
<b>Professionals</b>	145.816	3,9%	1.873.165	16,7%	12,85
<b>Total</b>	<b>3.754.847</b>	<b>100,0%</b>	<b>11.204.860</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,98</b>

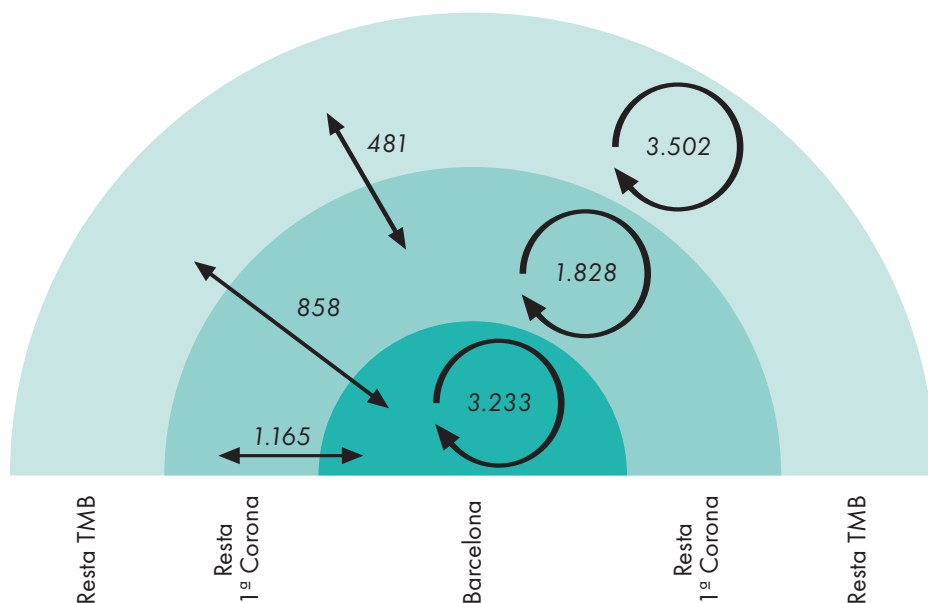




## Desplaçaments en dia feiner segons tipus de flux analitzat

	Freqüència	Percentatge
Barcelona - Barcelona	3.232.702	28,9%
Resta Primera Corona - Resta Primera Corona	1.827.614	16,3%
Resta RMB - Resta RMB	3.501.559	31,3%
<b>Total fluxos interns</b>	<b>8.561.875</b>	<b>76,4%</b>
Barcelona - Resta Primera Corona (més inversa)	1.165.006	10,4%
Barcelona - Resta RMB (més inversa)	858.445	7,7%
Resta Primera Corona - Resta RMB (més inversa)	481.328	4,3%
<b>Total fluxos de connexió</b>	<b>2.504.779</b>	<b>22,4%</b>
Barcelona - Fora RMB (més inversa)	35.997	0,3%
Resta Primera Corona - Fora RMB (més inversa)	16.501	0,1%
Resta RMB - Fora RMB (més inversa)	73.286	0,7%
Fora RMB - Fora RMB	12.420	0,1%
<b>Total fluxos exteriors</b>	<b>138.204</b>	<b>1,2%</b>
<b>Total desplaçaments</b>	<b>11.204.858</b>	<b>100,0%</b>

## Principals desplaçaments en dia feiner



Desplaçaments expressats en milers.  
Només s'han considerat fluxos > 150 milers desplaçaments/dia feiner

### Distribució modal dels desplaçaments segons origen i destinació. Valors absoluts (\*)

		Peu	T. públic	V. privat	Total
<b>Fluxos interns</b>	Barcelona - Barcelona	1.172.551	1.310.476	749.675	3.232.702
	Resta 1a Corona - Resta 1a Corona	855.609	223.827	748.178	1.827.614
	Resta RMB - Resta RMB	991.796	253.116	2.256.647	3.501.559
	<b>Total</b>	<b>3.019.956</b>	<b>1.787.419</b>	<b>3.754.500</b>	<b>8.561.875</b>
<b>Fluxos de conexió</b>	Barcelona - Resta 1a Corona (més inversa)	87.471	522.047	555.488	1.165.006
	Barcelona - Resta RMB (més inversa)	0	329.294	529.151	858.445
	Resta 1a Corona - Resta RMB (més inversa)	1.388	87.896	392.044	481.328
	<b>Total</b>	<b>88.859</b>	<b>939.237</b>	<b>1.476.683</b>	<b>2.504.779</b>

(\*) No s'han considerat els fluxos exteriors degut a que la mostra no resulta suficient.

### Distribució modal dels desplaçaments segons origen i destinació. Percentatges (\*)

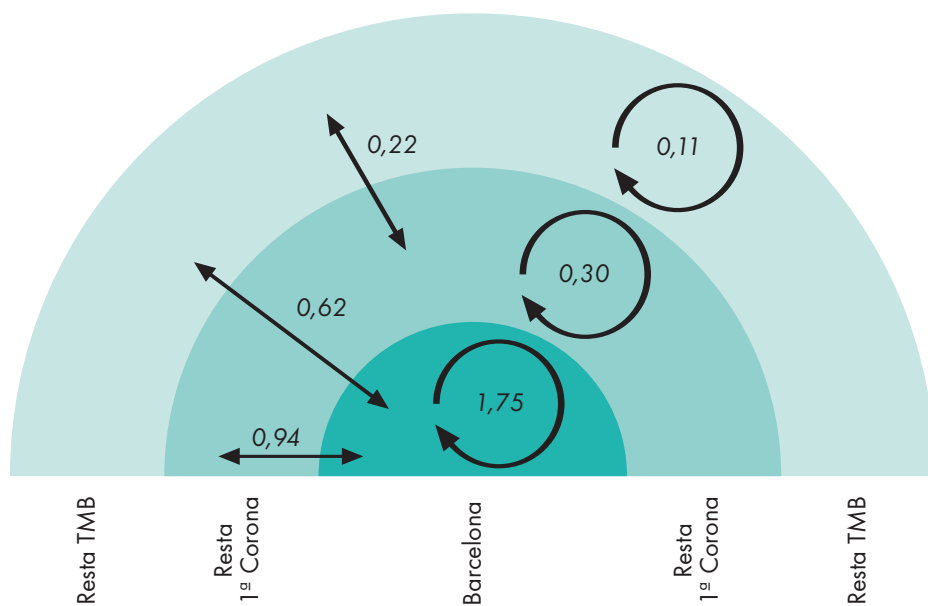
		Peu	T. públic	V. privat	Total
<b>Fluxos interns</b>	Barcelona - Barcelona	36,3%	40,5%	23,2%	100,0%
	Resta 1a Corona - Resta 1a Corona	46,8%	12,2%	40,9%	100,0%
	Resta RMB - Resta RMB	28,3%	7,2%	64,4%	100,0%
	<b>Total</b>	<b>35,3%</b>	<b>20,9%</b>	<b>43,9%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Fluxos de conexió</b>	Barcelona - Resta 1a Corona (més inversa)	7,5%	44,8%	47,7%	100,0%
	Barcelona - Resta RMB (més inversa)	0,0%	38,4%	61,6%	100,0%
	Resta 1a Corona - Resta RMB (més inversa)	0,3%	18,3%	81,5%	100,0%
	<b>Total</b>	<b>3,5%</b>	<b>37,5%</b>	<b>59,0%</b>	<b>100,0%</b>

(\*) No s'han considerat els fluxos exteriors degut a que la mostra no resulta suficient.



Amb l'objectiu d'analitzar amb major precisió la situació de competència entre els modes mecanitzats s'ha generat la ràtio públic/privat. Per cadascuna de les possibles combinacions entre orígens i destinacions, s'ha realitzat el quocient entre el nombre de desplaçaments en transport públic i el nombre de desplaçaments en vehicle privat. L'obtenció de valors per sota de la unitat indica predomini del vehicle privat, mentre que els valors per sobre manifesten predomini del transport públic. Al mateix temps, l'indicador permet quantificar la situació de predomini d'un o altre mode, en base a la menor o major distància del valor obtingut vers la unitat.

#### Ràtio transport públic/vehicle privat segons origen i destinació dels desplaçaments



Ràtio = desplaçaments t.públic / desplaçaments v. privat  
Només s'han considerat fluxos > 150 milers desplaçaments/dia feiner







# 4

## Informe d'Auditoria

L'informe complet d'auditoria s'inclou en el CD annex.



**Cabinet Tècnic  
d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,  
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL  
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT  
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

---

**Informe d'auditoria dels Estats i Comptes Anuals  
de l'exercici 2003**

---

**Febrer 2004**

# Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.

Via Laietana, 30, 2n D  
Tel. 93 319 96 22 - Fax 93 310 17 39  
08003 Barcelona

Julian Hernández, 8, baixos, esq.  
Tel. 91 388 21 80 - Fax 91 759 96 12  
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n. 1n  
Tel. 972 20 19 59 - Fax 972 22 09 20  
17001 Girona


## INFORME D'AUDITORIA DELS ESTATS I COMPTES ANUALS

### Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

- 1 - Hem auditat els estats i comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant **ATM**), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2003, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'**ATM**. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats estats i comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels estats i comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.
- 2 - Els administradors de l'**ATM** presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2003, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als estats i comptes anuals de l'exercici 2003. Amb data 25 de febrer de 2003 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2002, en el qual vàrem expressar una opinió favorable amb una incertesa.
- 3 - Tal i com s'esmenta en la Nota 12.3 i 13.1 de la memòria que s'adjunta, actualment està en negociació entre l'**ATM**, l'Administració General de l'Estat i les Administracions Consorciades, el Contracte-Programa que hauria de preveure les aportacions de les Administracions per cobrir les necessitats de finançament del transport metropolità per al període 2002-2005 així com la liquidació del Contracte-Programa anterior. Per als exercicis 2002 i 2003 l'**ATM** avança als operadors públics un total de 86 milions d'euros en excés respecte de les aportacions consignades a compte per les diferents Administracions, import que per al primer trimestre de l'exercici 2004 arriba fins als 105 milions d'euros en total. En espera del desenllaç d'aquestes negociacions, el Consell d'Administració de l'**ATM** ha aprovat realitzar aquestes aportacions mitjançant la disposició d'operacions de tesoreria.
- 4 - En la nostra opinió professional, llevat de l'efecte dels ajustaments que poguessin ser necessaris si es conegués el desenllaç final de la incertesa descrita en el paràgraf anterior, els estats i comptes anuals de l'exercici 2003 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'**ATM** al 31 de desembre de 2003, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequades, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que mantenen uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 27 de febrer de 2004

GABINET TÈCNIC  
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

  
Enric Ribas i Miràngels  
Soci - Auditor de Comptes



Aquest informe està subjecte a la Llei 40/2003 de 27 de novembre.





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

## BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2003 I 31-12-2002

ACTIU		
	2003	2002
<b>IMMOBILITZAT MATERIAL</b>	<b>5.191.690,83</b>	<b>5.843.558,80</b>
CONSTRUCCIONS	308.881,96	308.881,96
MAQUINÀRIA, INSTALLACIONS I ESTRIS	50.842,52	50.518,33
MOBILIARI	75.724,95	72.784,55
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	258.212,38	207.705,58
INSTALLACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	6.216.263,93	6.842.802,16
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-1.720.334,92	-940.314,84
<b>IMMOBILITZAT IMMATERIAL</b>	<b>804.878,98</b>	<b>781.945,72</b>
SOFTWARE	1.228.042,17	880.628,84
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.926,81	22.926,81
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-446.090,00	-121.609,93
<b>INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL</b>	<b>2.619.643,74</b>	<b>0,00</b>
INFRAESTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'US GENERAL	2.619.643,74	0,00
<b>IMMOBILITZAT FINANCER</b>	<b>30.000,00</b>	<b>0,00</b>
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	0,00
<b>DEUTORS</b>	<b>22.798.247,23</b>	<b>23.041.105,82</b>
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	22.752.915,05	22.831.141,07
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	29.947,38	29.946,10
HISENDA PUBLIC, DEUTORA PER IVA	0,00	0,00
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	15.384,80	180.018,65
<b>COMPTES FINANCERS</b>	<b>75.586.604,79</b>	<b>23.288.173,48</b>
FIANCES A CURT TERMINI	18.167,03	18.885,24
ENTREGUES EN EXECUCIÓ D'OPERACIONS	75.300.293,05	8.806.015,20
CAIXA	0,00	0,00
ALTRES PARTIDES PENDENTS D'APLICACIÓ	400,03	400,03
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES OPERATIU	267.744,68	13.079.485,41
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES RESTINGITS DE RECA	0,00	211.010,11
BANCs I INSTITUCIONS DE CRÉDIT. COMPTES FINANCERS	0,00	1.168.374,48
FORMALITZACIÓ	0,00	0,00
<b>AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ</b>	<b>6.179.589,74</b>	<b>3.026.031,06</b>
DESPESES AVANÇADES	6.179.589,74	3.026.031,06
INGRESSOS DIFERITS		
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>		<b>453.631,82</b>
<b>TOTAL ACTIU</b>	<b>113.210.655,31</b>	<b>66.232.447,70</b>
<b>COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI</b>	<b>871.748,57</b>	<b>956.157,70</b>
PRESSUPOST DE DESPESES D'EXERCICIS POSTERIORIS	871.748,57	956.157,70
<b>COMPTES D'ORDRE</b>	<b>32.886.702,68</b>	<b>7.048.145,96</b>
AVALS REBUTS	32.869.874,88	7.031.317,96
AVALS PROVISIONALS	16.828,00	16.828,00

El Director General,

La Cap d'Administració,







## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

## BALANÇOS DE SITUACIÓ A 31-12-2003 I 31-12-2002

PASSIU		
	2003	2002
<b>PATRIMONI I RESERVES</b>	<b>4.881.251,17</b>	<b>5.334.882,99</b>
PATRIMONI	4.881.251,17	5.334.882,99
<b>SUBVENCIIONS DE CAPITAL</b>	<b>7.470.005,19</b>	<b>5.263.688,40</b>
DEL SECTOR ESTATAL	6.962.172,00	4.831.840,76
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	507.833,19	431.845,64
<b>DEUTES A CURT TERMINI</b>	<b>81.513.343,55</b>	<b>30.036.074,42</b>
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG. ORDENATS PRESS. C	32.479.117,65	21.522.257,04
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS. TANCATS	50.085,17	81.049,97
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	29.754,15	36.870,54
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.603,52	5.224,51
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER IVA	512.251,90	318.113,62
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	44.131.179,98	176.409,79
FIANCES A CURT TERMINI	33.120,83	25.742,89
CREDITORS PER DEVOLUCIONS D'INGRESSOS	0,00	0,00
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	4.273.230,37	7.872.605,96
<b>AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ</b>	<b>18.804.199,77</b>	<b>15.597.803,89</b>
DESPESES DIFERIDES	8.361.872,15	5.033.888,46
INGRESSOS AVANÇATS	10.242.327,62	10.563.915,41
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>	<b>741.855,63</b>	
<b>TOTAL PASSIU</b>	<b>113.210.555,31</b>	<b>56.232.447,70</b>
<b>COMPTES CONTROL PRESSUPOSTARI</b>	<b>871.748,57</b>	<b>956.157,70</b>
DESPESES COMPROMESSES D'EXERCICIS POSTERIORIS	871.748,57	956.157,70
<b>COMPTES D'ORDRE</b>	<b>32.886.702,68</b>	<b>7.048.145,98</b>
AVALISTES	32.869.874,68	7.031.317,98
DEPOSITANTS D'AVALS PROVISIONAL	16.828,00	16.828,00

El Director General.

La Cap d'Administració





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

## COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2003 I 31-12-2002

	2.003	2.002
<b>INGRESSOS EXPLOTACIÓ</b>	<b>573.517.199,73</b>	<b>518.895.288,49</b>
VENDES DE SERVEIS	291.945.992,54	260.135.189,94
INGRESSOS FINANCERS	118.217,86	635.650,12
INDEMNITZACIONS	0,00	0,00
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMINISTRATIUS	485,05	0,00
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMIN ENTITAT LOCAL	1.309,27	0,00
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	94.730.400,48	105.171.430,87
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	82.790.088,82	78.715.200,78
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	81.272.813,60	74.049.835,07
TRANSFERÈNCIES DE L'EXTERIOR	11.573,51	0,00
REINTEGRAMENTS DE PRESSUPOSTOS TANCATS	9.105,65	186.388,57
ALTRES INGRESSOS	5.211,58	1.584,13
INGRESSOS PER TRANSFERÈNCIA DE COMUNITAT AUTÒNOMA	22.632.220,49	0,00
<b>DESPESES D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>571.392.014,63</b>	<b>519.336.807,59</b>
SOUS I SALARIS	1.325.762,46	1.290.920,46
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI	70.046,39	49.079,57
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	268.500,50	279.292,12
ALTRES DESPESES SOCIALS	24.283,96	8.191,93
ARRENDAMENTS	118.969,87	115.186,85
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	561.687,56	298.066,75
SUBMINISTRAMENTS	22.141,64	19.351,92
COMUNICACIONS	129.178,98	52.178,94
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	209.322.352,75	258.348.358,02
PRIMES D'ASSEGURANCES	43.591,86	13.801,81
MATERIAL D'OFICINA	77.175,66	75.351,46
DESPESES DIVERSES	493.991,96	488.268,47
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	203.215.000,00	216.875.209,57
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	34.425.605,00	26.083.520,49
TRANSFERÈNCIES A INSTITUCIONS SENSE FINAL. LUCRE	0,00	2.500,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A EMPRESES PRIVADES	17.760.832,82	14.790.402,11
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	23.294.172,40	158.149,83
TRIBUTS ESTATALS	218.722,82	400.926,49
<b>MARGE BRUT</b>	<b>2.125.185,10</b>	<b>-441.519,10</b>
<b>DESPESES FINANCERES</b>	<b>983.695,20</b>	<b>410,39</b>
INTERESSOS PRESTECES	983.192,35	410,38
ALTRES DESPESES FINANCERES	502,85	0,00
<b>AMORTITZACIONS I PROVISIONS</b>	<b>1.109.518,60</b>	<b>813.853,15</b>
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	785.038,53	777.425,09
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	324.480,07	36.428,06
<b>RESULTAT NET</b>	<b>31.971,30</b>	<b>-1.255.782,64</b>
RESULTATS EXTRAORDINARIS	709.884,33	802.150,82
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	0,00	0,00
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>	<b>741.855,63</b>	<b>-453.631,82</b>

El Director General,

La Cap d'Administració





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2003  
26/2/04

## RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2003

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	259.210.000,00	32.724.592,53	291.934.592,53	291.960.309,75	291.943.909,75	16.400,00	-25.717,22	100,01%
4: Transfer. corrents	270.237.959,00	10.000.000,00	260.237.959,00	260.806.908,79	238.070.483,74	22.736.425,05	-568.949,79	100,22%
5: Ingressos patrimoni.	0,00	0,00	0,00	118.217,86	118.217,86	0,00	-118.217,86	-
7: Transferències capital	22.219.417,49	0,00	22.219.417,49	22.219.417,49	22.219.417,49	0,00	0,00	100,00%
6: Alienació d'Inversions Reals	0,00	0,00	0,00	390,00	300,00	90,00	-390,00	0,00%
8: Rom. Tres. fin. IRC	0,00	14.235.783,50	14.235.783,50	0,00	0,00	0,00	14.235.783,50	0,00%
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>551.667.376,49</b>	<b>56.960.376,03</b>	<b>588.627.752,52</b>	<b>575.105.243,89</b>	<b>552.352.328,84</b>	<b>22.752.915,05</b>	<b>13.522.508,63</b>	<b>97,70%</b>
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.821.797,71	0,00	1.821.797,71	1.685.896,59	1.659.909,24	25.987,35	135.901,12	92,54%
2: Compra béns i serveis	258.028.688,97	36.127.512,97	294.156.201,94	291.392.676,64	290.328.129,26	1.064.547,38	2.763.525,30	99,06%
3: Despeses financeres	2.173.117,32	-152.300,00	2.020.817,32	914.677,32	914.677,32	0,00	1.106.140,00	45,26%
4: Transfer. corrents	265.475.605,00	10.000.000,00	255.475.605,00	253.900.847,90	222.996.991,21	30.903.856,69	1.574.757,10	99,38%
6: Inversions	684.396,00	4.757.813,52	5.442.209,52	3.300.226,63	2.857.661,76	442.564,87	2.141.982,89	60,64%
7: Transfer. Capital	23.483.771,49	6.197.349,54	29.681.121,03	23.294.172,40	23.252.011,04	42.161,36	6.386.948,63	78,48%
8: Actius Financers	0,00	36.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	0,00	0,00	100,00%
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>551.667.376,49</b>	<b>56.960.376,03</b>	<b>588.627.752,52</b>	<b>574.518.497,48</b>	<b>542.039.379,83</b>	<b>32.479.117,65</b>	<b>14.109.255,04</b>	<b>97,60%</b>

El Director General,

La Cap d'Administració,



## RESUM DE LIQUIDACIÓ D'AGRUPACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	22.861.087,17	0,00	22.861.087,17	22.861.087,17	22.831.139,79	29.947,38	0,00	100,00%
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>22.861.087,17</b>	<b>0,00</b>	<b>22.861.087,17</b>	<b>22.861.087,17</b>	<b>22.831.139,79</b>	<b>29.947,38</b>	<b>0,00</b>	<b>100,00%</b>
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	21.603.307,01	0,00	21.603.307,01	21.603.307,01	21.553.221,84	50.085,17	0,00	100,00%
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>21.603.307,01</b>	<b>0,00</b>	<b>21.603.307,01</b>	<b>21.603.307,01</b>	<b>21.553.221,84</b>	<b>50.085,17</b>	<b>0,00</b>	<b>100,00%</b>
<b>DIFERÈNCIES ING/DESP</b>	<b>1.257.780,16</b>	<b>0,00</b>	<b>1.257.780,16</b>	<b>1.257.780,16</b>	<b>1.277.917,95</b>	<b>-20.137,79</b>		

El Director General,

La Cap d'Administració





## AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2003

## ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2003

1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		22.818.414,28
De Pressupost d'ingressos. Exercici Corrent	22.752.915,05	
De Pressupost d'ingressos. Pressupostos tancats	29.947,38	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	33.551,83	
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		6.212.650,47
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	32.479.117,65	
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	50.085,17	
De pressupost d'ingressos	0,00	
D'operacions comercials	0,00	
D'altres operacions no pressupostàries	48.984.140,73	
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	75.300.683,08	
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINAL DE L'EXERCICI		267.744,68
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT FINALISTA		12.417.573,00
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		4.453.935,47
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL		16.871.508,47

El Director General,

La Cap d'Administració





**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ**

Exercici comptable : 2003

**RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2003**

1. DRETS RECONEGUTS NETS	575.105.243,89	
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	574.518.497,48	
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)		<b>586.746,41</b>
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	6.461.290,84	
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	0,00	
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	7.210.974,62	
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)		<b>1.336.430,19</b>

El Director General,

La Cap d'Administració,





**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2003 DE  
L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI  
PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE  
TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**



## Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

### 1.1 - Naturalesa de l'Entitat

**L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA** (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'ATM totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

### 1.2 - Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspasats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'ATM són les següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).



- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Altres referents al marc normatiu futur.

### 1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'ATM previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.

## Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

### 2.1 - Règim comptable

D'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguen fixar els Estatuts. Per aquest motiu, els estats i comptes anuals de l'ATM de l'exercici 2003 han estat preparats d'acord amb la normativa principal recollida a la següent legislació:



- a) Llei 39/1988 de 28 de desembre, reguladora de les Hisendes Locals.
- b) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa el capítol primer del títol sisè de la Llei 39/1988.
- c) Instrucció de Comptabilitat de l'Administració Local (ICAL), de 17 de juliol de 1990.
- d) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.

## 2.2 - Estats i comptes anuals

- a) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2003 són els següents:
  - Liquidació del Pressupost.
  - Balanç de Situació.
  - Compte de Resultats.
  - Memòria.
- b) Els saldos dels estats i comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM.
- c) Els estats i comptes anuals de l'exercici 2003 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

## 2.3 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris d'aquesta memòria s'expressen en euros.





### Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels estats i comptes anuals són les següents:

#### 3.1 - Immobilitzat matricial i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor del bé.
- Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'ATM rebi ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registren als epígrafs d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).
- Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els resultants de considerar les següents vides útils:

- Construccions
- Maquinària, instal·lacions i estris
- Mobiliari
- Equips procés informació
- Instal·lacions complexes especialitzades

Anys  
vida útil

8  
8  
10  
4  
4 - 10



La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de la finca on estan situades.

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

### 3.2 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia ATM. L'amortització es realitza considerant unes vides útils de tres i cinc anys respectivament.

### 3.3 - Immobilitzat financer

Correspon al valor nominal de la participació del 50% en el capital de la Societat Sermetra, S.L.

### 3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament els quals són, en tots els casos, amb venciment a curt termini.





### 3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

### 3.6 - Deutes a curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament, les quals són en tots els casos, amb venciment inferior a dotze mesos.

### 3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses, independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en què se'n produeix el reconeixement pressupostari.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a la Liquidació Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.

### 3.8 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei 43/95, de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.



### 3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si s'escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen incorporacions a l'immobilitzat com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

### Nota 4 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

4.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2003 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

4.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment als següents conceptes:

a) Certificacions de Tramvia Metropolità, S.A. corresponents al projecte i execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta actuació està finançada pel Ministerio de Fomento en virtut del conveni de cooperació formalitzat el 8 de maig de 2002 (Nota 9.3), on l'ATM es compromet a cedir aquestes obres als Ajuntaments respectius una vegada estiguin executades en la seva totalitat. L'import previst de l'actuació és de 3.907 milers d'euros i a 31 de desembre de 2003 s'ha executat un import de 2.620 milers d'euros.

b) La resta d'inversions de l'exercici corresponen principalment a equips informàtics.





# IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

## VALOR DE COST

## FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2003	Altes	Baixes	Saldo 31.12.2003	Saldo 1.1.2003	Dotacions	Baixes	Saldo 31.12.2003	Valor Net 31.12.2003
Construccions	309.881,96	-	-	309.881,96	64.375,60	38.735,24	-	103.110,84	206.771,12
Maquinària, instal·lacions i estris	50.519,33	423,19	-	50.942,52	22.121,17	6.727,98	-	28.849,15	22.093,37
Mobiliari	72.784,59	2.940,36	-	75.724,95	23.598,87	7.443,00	-	31.041,87	44.683,08
Equips procés informació	207.705,38	56.323,26	(-) 5.018,45	259.212,39	150.923,43	15.526,35	(-) 5.018,45	161.431,33	97.781,06
Instal·lacions complexes especialitzades	5.942.982,18	273.281,75	-	6.216.263,93	679.295,77	716.605,96	-	1.395.901,73	4.820.362,2
IMMOBILITZAT MATERIAL	6.583.873,64	333.170,56	(-) 5.018,45	6.912.025,75	940.314,84	785.038,53	(-) 5.018,45	1.720.334,92	5.191.690,83

## INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

	-	2.619.643,74	-	2.619.643,74	-	-	-	-	2.619.643,74
--	---	--------------	---	--------------	---	---	---	---	--------------



*[Handwritten signatures]*



## Nota 5 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions més importants de l'exercici corresponen a l'adquisició de programes informàtics diversos.

## Nota 6 - DEUTORS

El saldo al 31 de desembre de 2003 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició (Nota 12.3):

• Contracte-Programa:		
- Generalitat de Catalunya	21.082.749,94	
- Ajuntament de Barcelona	<u>1.374.815,05</u>	22.457.564,99
• Altres		325.297,44
		<u>22.782.862,43</u>

## Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" correspon a saldos disponibles en diferents entitats de crèdit.





## IMMOBILITZAT IMMATERIAL

## VALOR DE COST

## FONS D'AMORTITZACIÓ

Saldo 1.1.2003	Inversions	Saldo 31.12.2003	Saldo 1.1.2003	Dotacions	Saldo 31.12.2003	Valor Net 31.12.2003
880.629,84	347.412,33	1.228.042,17	108.382,03	322.999,82	431.381,85	796.660,32
22.926,81	-	22.926,81	13.227,90	1.480,25	14.708,15	8.218,66
903.556,65	347.412,33	1.250.968,98	121.609,93	324.480,07	446.090,00	804.878,98

- Software
- Altre immobilitzat immaterial

*[Handwritten signature]*





- 7.2 - El saldo de l'epígraf "Lliuraments en Execució d'Operacions" correspon als pagaments efectuats als operadors TMB i FGC en concepte d'aportacions del Contracte-Programa 2002-2005, amb el següent detall (Nota 12.3):

	2002	2003	TOTAL
• Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (TMB)	7.387.114,35	47.566.312,86	54.953.427,21
• Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	1.420.900,85	18.925.964,99	20.346.865,84
	8.808.015,20	66.492.277,85	75.300.293,05

- 7.3 - L'ATM té concertades diverses operacions de tresoreria amb entitats de crèdit fins a un límit de 86 milions d'euros, que a 31 de desembre de 2003 estaven disposades en 44 milions d'euros. En l'exercici 2004 s'està procedint a la renovació i ampliació d'aquestes operacions de tresoreria fins a un límit de 105 milions d'euros segons acord del Consell d'Administració de 10 de desembre de 2003 (Nota 12.3).

#### Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2003:

	Saldo 1.1.2003	Aplicació Resultat 2003	Resultat 2003	Saldo 31.12.03
• Patrimoni	5.334.882,99	(-) 453.631,82	-	4.881.251,17
• Resultat de l'exercici	(-) 453.631,82	453.631,82	741.855,63	741.855,63
	4.881.251,17	-	741.855,63	5.623.106,80



## Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:

a) Fons del Contracte-Programa (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'explotació a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 4.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2003	<u>4.831.840,76</u>
• Inversió de l'exercici 2003	<u>48.115,20</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	<u>(-) 537.426,96</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2003	<u>4.342.529,00</u>

b) Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 9.3 i 4.2). Import certificat de 2.619.643 euros.

9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes inclouen el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat.

• Saldo a 1 de gener de 2003	<u>431.845,64</u>
• Inversió de l'exercici 2003	<u>255.166,55</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica)	<u>(-) 179.179,00</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2003	<u>507.833,19</u>



### 9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Transferències de Contracte-Programa 2002-2005 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>7.640.481,25</u>
• Transferències de Contracte-Programa 1998-2001 pendents d'aplicació (Nota 12.3)		<u>(-) 264.659,17</u>
• Transferència de l'INSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
- Aportació total 2000	480.809,68	
- Aplicat a ingressos exercici 2000-2001	<u>(-) 294.636,90</u>	
- Ingrés avançat any 2000	<u>186.172,78</u>	
- Aportacions totals 2001 i 2002	<u>961.619,36</u>	<u>1.147.792,14</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat:		
- Aportació total	7.212.145,25	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2000-2002	<u>(-) 5.544.376,87</u>	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001-2002	<u>(-) 568.021,10</u>	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003	<u>(-) 255.166,55</u>	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2003	<u>(-) 412.803,00</u>	<u>431.777,73</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (Nota 4.2)	3.906.578,67	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003	<u>(-) 2.619.643,00</u>	<u>1.286.935,67</u>
		<u>10.242.327,62</u>





**Nota 10 - CREDITORS**

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2003 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició (Nota 12.3):

• TMB	21.446.227,31
• FGC	9.561.333,36
• EMT	373.274,37
• Tramvia Metropolità, S.A.	374.336,76
• Altres	774.031,02
	<u>32.529.202,82</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.

- 10.2 - L'epígraf d'"operadors integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona (Nota 12.2). El detall del saldo net és el següent:

<u>OPERADOR</u>	<u>Saldo a pagar (a cobrar)</u>
• TMB	3.343.476,49
• FGC	(-) 220.729,58
• RENFE	976.302,88
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	499.559,27
• Logista, S.A.	(-) 1.223.517,12
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 732.581,48
• Altres operadors i comercialitzadors	1.630.719,91
	<u>4.273.230,37</u>



10.3 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2003 per Integració Tarifària (Nota 12.2)	2.175.245,37
• Compensacions per Integració Tarifària del més de desembre de 2003 i altres (Nota 12.2)	228.771,86
• Compensació per Integració Tarifària a RENFE dels exercicis 2001 i 2002 (Nota 12.6)	2.141.671,00
• Compensacions per Integració Tarifària a RENFE de l'exercici 2003 (Nota 12.2)	3.740.129,00
• Interessos acreditats no vençuts	69.017,88
• Altres conceptes	7.037,04
	<u>8.361.872,15</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions i interessos, amb un import total de 6.179.589,74 euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 12.2)

#### Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.

11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2003.





- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2003, ingressada el 30 de gener de 2004.

**Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES**

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis

Al 31 de desembre de 2003 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	273.311.441,10
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	18.413.151,43
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>291.724.592,53</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMct	221.400,01
	<u>291.945.992,54</u>

- 12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

- a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.





b) El detall de les despeses associades en l'exercici 2003, en virtut de l'exposat, és el següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	<u>275.344.760,02</u>
• Despeses de gestió del sistema	
- Comissions de comercialització de títols	11.601.519,14
- Despeses gestió ATM (I)	4.989.031,03
- Edició de títols	499.019,98
- Altres	<u>515.320,69</u>
	<u>17.604.890,84</u>
• Despesa neta no repercutida al sistema (prorrata provisional I.V.A. no deduïble i altres)	<u>(-) 849.116,88</u>
• Despeses pendents de liquidar de l'exercici anterior	<u>(-) 2.551.186,75</u>
• Periodificació de despeses a liquidar a l'exercici 2003:	
- Despeses per serveis de transport de viatgers	1.105.142,92
- Despeses de gestió	<u>1.070.102,45</u>
	<u>2.175.245,37</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat (Nota 12.1)	<u>291.906.115,20</u>
	<u>291.724.592,53</u>

(I) Import pressupostat







- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2002-2005 (Nota 12.3), les següents compensacions per integració tarifària, a les empreses operadores (epígraf de transferències a operadors privats):

• Compensacions Integració Tarifària	13.160.599,32
• Compensacions servei nocturn	3.099.643,58
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2002	(-) 2.468.310,94
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn de l'exercici 2003 periodificades a 31 de desembre 2003 (Nota 10.3)	3.968.900,86
	<u>17.760.832,82</u>

A finals de l'exercici 2003 s'ha calculat la compensació a RENFE en concepte d'Integració Tarifària dels exercicis 2001, 2002 i 2003, i que aquest operador ha facturat el mes de gener del 2004 (veure nota 10.3).

### 12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

- a) En data 14 de desembre de 1999 es va signar el Contracte Programa període 1999-2001 entre l'Administració General de l'Estat (AGE) i l'ATM que tenia per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit geogràfic d'actuació, de les empreses públiques (en endavant empreses): Transports de Barcelona, S.A., Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, departament de Ferrocarrils, línies: Catalunya-Sarrià i Catalans, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius al trienni precedent 1995-1997.

Addicionalment, contemplava diverses actuacions a emprendre per l'ATM en relació als operadors de transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona.







En la mateixa acta de signatura d'aquest contracte també es va formalitzar el conveni de finançament entre l'ATM i les Administracions Consorciades, pel qual aquestes cobreixen les aportacions a què es va comprometre l'ATM en el Contracte-Programa subscrit amb l'AGE.

- b) El 27 d'abril de 2000 es van formalitzar els Contractes-Programa de l'ATM amb les empreses operadores, en virtut dels quals l'ATM aplicava els fons rebuts de les Administracions en el nivell necessari per a la total cobertura del compte de resultats i del finançament de les inversions de FGC i TMB (inclòs el compromís de finançament del material mòbil de la línia II, associat al Contracte-Programa 1995-97). Addicionalment l'ATM també realitzava les aportacions previstes per al sanejament financer de TMB i per a l'amortització del deute d'FGC.
- c) Pel que fa a les aportacions als operadors del transport públic interurbà de superfície en l'àmbit geogràfic de continu urbà connex a Barcelona (gestió indirecta), l'ATM i l'EMT van formalitzar en data 27 d'abril de 2000 un conveni que regulava les relacions interinstitucionals entre ambdues administracions durant el període de vigència del Contracte-Programa abans esmentat.
- d) A la data de tancament de l'exercici 2003 es trobaven en curs les negociacions entre les diferents administracions implicades, del Contracte-Programa i Convenis de Finançament relatius al període 2002-2005. Per als exercicis 2002 i 2003, d'acord amb els contractes vigents fins a l'exercici 2001, l'AGE i les Administracions Consorciades han inclòs una partida per al finançament del transport en els seus pressupostos atès que es intenció de totes les administracions donar continuïtat a aquest marc de finançament.

Com a conseqüència del desfasament produït entre les necessitats de finançament dels operadors i les aportacions consignades de les diferents administracions, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 4 de juliol de 2002, acorda entre d'altres:



- Autoritzar l'ATM a fer ús d'operacions de tresoreria per fer front al dèficit d'aportacions de les administracions de l'exercici 2002 per import de 35.824 milers d'euros.
- Sol·licitar a les Administracions Consorciades que en el Contracte-Programa 2002-2005 incloguin una partida específica per afrontar el pagament a l'ATM del capital i les despeses financeres generades per aquesta operació.
- Sol·licitar als operadors TMB i FGC que limitin les seves despeses corrents de l'any 2002 i difereixin el pagament i execució d'inversions fins a l'any 2003.

El Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 12 de desembre de 2002, va aprovar ampliar l'acord d'utilització d'operacions de tresoreria fins a 86 milions d'euros, per tal de cobrir addicionalment una part del dèficit d'aportacions per a l'exercici 2003. També es va acordar encomanar als serveis de l'ATM el disseny d'un Pla de finançament que permeti donar compliment als compromisos adquirits per les Administracions Consorciades, en relació amb els diferents operadors de transport, i a les actuacions d'ampliació d'oferta ja acordades i incloses en la proposta de nou Contracte-Programa, actualment en negociació amb l'AGE.

Posteriorment, el Consell d'Administració de l'ATM, en sessió de 10 de desembre de 2003, va aprovar la renovació i ampliació de les esmentades operacions de tresoreria fins a un import de 105 milions d'euros per tal de cobrir el dèficit d'aportacions per al primer trimestre del 2004.

Les administracions consorciades, Generalitat de Catalunya, en sessió de Govern del dia 4 de febrer de 2003, Ajuntament de Barcelona, per resolució d'Alcaldia de 24 de febrer de 2003 i EMT per acord del Consell Metropolità de 13 de febrer de 2003, van ratificar els acords del Consell d'Administració de l'ATM de 4 de juliol de 2002 i 12 de desembre de 2002 pels quals s'autoritza l'ATM a concertar i fer ús de les operacions de tresoreria esmentades. Posteriorment també han ratificat els acords d'ampliació i renovació de desembre del 2003.





Fins a 31 de desembre de 2003 l'ATM ha lliurat als operadors un import de 75.300 milers d'euros per aquest concepte, sobre el total de 86.000 milers d'euros previstos. Aquest lliurament s'ha registrat a l'epígraf de "Lliuraments en Execució d'Operacions", Nota 7.2.

- e) En l'exercici 2003 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 2.301 milers d'euros en concepte de compensació per despeses financeres (operacions de tresoreria esmentades), quotes d'IVA no deduïble (prorrata) i despeses associades al subministrament de material mòbil.
- f) En el quadre resum que segueix, es detallen les transferències rebudes al exercici 2003 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells i les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta. El resum previ és el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (2)</u>	<u>Despeses (2)</u>
• Contracte - Programa (1)	258.725	256.064
• Altres	68	-
• Compte de resultats	<u>258.793</u>	<u>256.064</u>

Les despeses per contracte programa que es reflecteixen en el quadre resum posterior inclouen un import liquidat per l'ATM per inversions en el Sistema de Gestió i Ajuda a l'Explotació (S.A.E.) de 48 milers d'euros (Nota 4.3). El finançament corresponent a aquesta inversió s'ha imputat com a subvencions de capital (Nota 9.1).

- (1) Inclouen a ingrés i a despesa un total 6.111 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.3 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.
- (2) Les despeses inclouen les transferències de capital a empreses operadores per renovació de flota (662 milers d'euros) i no inclouen les transferències corrents aplicades a resultats extraordinaris (Nota 12.6).





## RESUM APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA (milers d'euros)

	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2003
	2002	2003	2002	2003	
<b>INGRESSOS</b>					
• AGE	92.364	94.211	92.364	94.211	-
• Generalitat de Catalunya (2)	80.234	84.321	60.178	83.304	21.083
• Ajuntament de Barcelona	47.871	49.510	46.496	49.519	1.375
• EMT	27.598	32.186	27.598	32.186	-
<b>TOTAL</b>	<b>248.067</b>	<b>260.238</b>	<b>226.636</b>	<b>259.220</b>	<b>22.458</b>
	<b>Obligacions liquidades</b>		<b>Pagaments</b>		
	2002	2003	2002	2003	Pendent de pagament al 31.12.2003
<b>DESPESES (3)</b>					
• TMB	139.731	163.445	147.480	154.727	20.969
• FGC	45.052	39.770	36.782	38.479	9.561
• EMT (Gestió indirecta)	26.084	34.426	26.084	34.052	374
• Execució directa ATM	12.526	19.631	12.500	19.564	93
<b>TOTAL</b>	<b>243.393</b>	<b>257.272</b>	<b>222.846</b>	<b>246.822</b>	<b>30.997</b>
<b>INGRESSOS AVANÇATS (Nota 9.3)</b>	<b>(-) 4.674</b>	<b>2.966</b>			<b>7.376</b>

(1) Corresponden al total d'ingressos pendents d'aplicar corresponents al Contracte-Programa 1999-2001 a 31 de desembre de 2002.

(2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstos en el Contracte-Programa (23.139 milers d'euros per l'exercici 2002 i 23.139 milers d'euros per a l'exercici 2003).

(3) No s'inclouen les aportacions realitzades entreprestatariament de les quals s'han pagat un total de 75.300 milers d'euros dels 86.000 milers d'euros compromesos (Nota 6.2).



- g) Com a conseqüència del retall pressupostari aplicat en l'exercici 2001 per les diferents administracions, l'ATM va aportar als operadors TMB i FGC un import inferior al previst en els Contractes-Programa corresponents.

Una vegada tancades les necessitats de finançament reals dels diferents operadors per al període 1998-2001, tant per l'ATM com per l'AGE (subjecte a la revisió de la IGAE), s'ha determinat un defecte d'aportació a TMB i FGC per aquest concepte de 13.541 milers d'euros i de 5.863 milers d'euros respectivament. En l'exercici 2002, l'ATM va aportar en concepte d'avançament a compte d'aquesta liquidació del Contracte-Programa 1999-2001, un import de 12.092 milers d'euros (8.439 milers d'euros a TMB i 3.653 milers d'euros a FGC) que correspon pràcticament amb l'import que per aquest concepte tenia pendent d'aplicació a 31 de desembre de 2001. La diferència pendent de liquidar per l'ATM als operadors (7.312 milers d'euros) haurà de ser finançada dins el marc del nou Contracte-Programa actualment en negociació.

#### 12.4 Ingressos i despeses per transferències de capital

Corresponen principalment a la transferència a Tramvia Metropolità, S.A. de la primera anualitat prevista per al finançament de l'execució d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta transferència, per un import de 22.219 milers d'euros, ha estat rebuda de la Generalitat de Catalunya (Nota 13.1)

Aquest epígraf també inclou diverses transferències per al finançament de renovacions de flota i del sistema de validació i venda.







## 12.5 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2003 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

Categoria	Nombre d'empleats
• Director general	1
• Director tècnic	1
• Cap de servei	5
• Cap d'unitat	4
• Tècnic superior	3
• Tècnic grau mitjà	8
• Secretària de direcció	1
• Administratius	7
• Auxiliars administratius	2
	<u>32</u>

Durant l'exercici 2003 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou un total de 52 milers d'euros corresponents a aquest concepte.

## 12.6 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

- Compensació per Integració Tarifària a RENFE dels exercicis 2001 i 2002
- Ingrés per transferències corrents aplicades en concepte de Contracte-Programa
- Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1 i 9.2)
- Altres



2.141.671,00  
(-) 2.141.671,00

716.605,96

(-) 6.721,63

709.884,33



### Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

- 13.1 - El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'exploració d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions.

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreuvament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement aquesta inversió fins al moment de la seva reversió.

En el decurs de l'exercici 2002 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar la incorporació de modificacions en obres d'urbanització del projecte que sumen 10,5 milions d'euros, així com una modificació del traçat inicial que suposa una inversió addicional de 6,1 milions d'euros. Tot això va incrementar el pressupost del projecte constructiu, aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM del 13 de juny de 2001, dels 230,8 milions d'euros inicials a 247,4 milions d'euros (I.V.A. inclòs). En l'exercici 2003 s'ha aprovat noves modificacions del projecte que actualment està en procés d'execució per part de l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.A.).

L'ATM preveu finançar el cost de la inversió amb els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte (Nota 12.4) i amb recursos provinents del Contracte-Programa actualment en negociació (Nota 12.3).

El Consell d'Administració de l'ATM va aprovar en sessió de 28 de juliol de 2003 el projecte d'exploració del sistema, que en la seva primera fase es posarà en servei cap al mes de març de l'any 2004.





- 13.2 - El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Glòries-Besòs, per un import de 205 milions d'euros, així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità, S.A.). La primera fase d'exploració està prevista per al mes d'abril del 2004.
- 13.3 - En aquest mateixa data el Consell d'Administració va aprovar l'adjudicació del concurs per al subministrament de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de 464 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no seran adquirits per l'ATM sinó que en disposarà mitjançant un contracte de "renting".

El 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. Actualment està pendent de formalitzar el contracte amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona.

El 28 de juliol de 2003 es va acordar iniciar un procediment similar per a la contractació de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona.

- 13.4 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.





**Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT**

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2003 i 2002, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

<b>FONS PERMANENTS</b>					
<b>APLICACIONS</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>ORÍGENS</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Recursos aplicats en l'exercici	-	299.322,72	Recursos generats en l'exercici	1.134.468,27	-
Adquisicions d'immobilitzat			Subvencions de capital	2.922.924,75	26.252,47
Material i Infraestructura	2.952.814,30	74.704,93	Alienacions d'immobilitzat	300,00	2.075.793,80
Immaterial	347.412,33	90.177,96			
Financer	30.000,00	-	Disminució del capital circulant	-	-
Augment del capital circulant	727.466,39	1.637.840,66			
	<b>4.057.693,02</b>	<b>2.102.046,27</b>		<b>4.057.693,02</b>	<b>2.102.046,27</b>

<b>VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT</b>				
	<b>2003</b>		<b>2002</b>	
	<b>AUGMENTS</b>	<b>DISMINUCIONS</b>	<b>AUGMENTS</b>	<b>DISMINUCIONS</b>
Deutors	-	242.858,59	-	11.342.767,66
Comptes financers	52.300.431,31	-	4.632.449,43	-
Deutes a curt termini	-	51.477.269,13	7.418.148,45	-
Ajustaments per periodificació	147.162,80	-	930.010,44	-
	<b>52.447.594,11</b>	<b>51.720.127,72</b>	<b>12.980.608,32</b>	<b>11.342.767,66</b>
Variació del capital circulant	-	727.466,39	-	1.637.840,66
	<b>52.447.594,11</b>	<b>52.447.594,11</b>	<b>12.980.608,32</b>	<b>12.980.608,32</b>

<b>CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/APLICATS</b>		
	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	741.855,63	(-) 453.631,82
Dotacions a l'amortització	1.109.518,60	813.853,15
Resultats extraordinaris	(-) 300	19.751,72
Subvencions de capital aplicades	(-) 716.605,96	(-) 679.295,77
<b>RECURSOS GENERATS/APLICATS EN L'EXERCICI</b>	<b>1.134.468,27</b>	<b>(-) 299.322,72</b>







## Pressupost 2004

Pressupost ATM 2004. Pròrroga pressupostària de l'exercici 2003.

ESTAT DE DESPESES

<i>Nº.</i>	<i>Denominació</i>	<i>Import 2004 (€)</i>
<b>CAPÍTOL 1 - DESPESES DE PERSONAL</b>		
10	Alts càrrecs	50.000,00
12	Personal funcionari	58.149,02
13	Personal laboral	1.323.618,69
16	Quotes, prestacions i despeses socials a càrrec del contractant	390.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTOL 1</b>	<b>1.821.797,71</b>
<b>CAPÍTOL 2 - DESPESES DE BÉNS CORRENTS I DE SERVEIS</b>		
20	Arendaments	130.880,00
21	Reparacions, manteniment i conservació	934.803,65
22	Material, subministraments i altres	312.774.673,64
23	Indemnitzacions per raó del servei	87.000,00
24	Despeses de publicacions	133.267,20
	<b>TOTAL CAPÍTOL 2</b>	<b>314.060.624,49</b>
<b>CAPÍTOL 3 - DESPESES FINANCERES</b>		
31	De préstecs de l'interior	4.013.000,00
34	De dipòsits, fiances i altres	2.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTOL 3</b>	<b>4.015.000,00</b>
<b>CAPÍTOL 4 - TRANSFERÈNCIES CORRENTS</b>		
44	A Empreses Públiques i altres ens públics	180.271.900,00
46	A Entitats Locals	43.315.000,00
47	A Empreses Privades	69.366.433,56
	<b>TOTAL CAPÍTOL 4</b>	<b>292.953.333,56</b>
<b>CAPÍTOL 6 - INVERSIONS REALS</b>		
62	Inversió nova associada al funcionament operatiu dels serveis	2.017.252,19
	<b>TOTAL CAPÍTOL 6</b>	<b>2.017.252,19</b>
<b>CAPÍTOL 7 - TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL</b>		
77	A empreses privades	22.678.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTOL 7</b>	<b>22.678.000,00</b>
	<b>TOTAL ESTAT DE DESPESES</b>	<b>637.546.007,95</b>



## ESTAT D'INGRESSOS

<i>Art.</i>	<i>Denominació</i>	<i>Import 2001 (€)</i>
<b>CAPÍTOL 3 - TAXES I ALTRES INGRESSOS</b>		
33	Venda de béns i serveis	220.000,00
34	Preus públics	313.821.007,85
	<b>TOTAL CAPÍTOL 3</b>	<b>314.041.007,85</b>
<b>CAPÍTOL 4 - TRANSFERÈNCIES CORRENTS</b>		
40	De l'Estat	115.837.000,00
45	De Comunitats Autònomes	85.831.000,00
46	D'entitats locals	100.823.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTOL 4</b>	<b>302.091.000,00</b>
<b>CAPÍTOL 7 - TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL</b>		
75	De Comunitats Autònomes	21.414.000,00
	<b>TOTAL CAPÍTOL 7</b>	<b>21.414.000,00</b>
<b>TOTAL ESTAT D'INGRESSOS</b>		<b>637.546.007,85</b>





**ATM**

Autoritat  
del Transport  
Metropolità

Autoritat del Transport Metropolità  
Consorti per a la coordinació  
del sistema metropolità de transport  
públic de l'àrea de Barcelona

Muntaner, 315-321 08021 Barcelona  
T. 93 362 00 20 \* F. 93 362 00 22  
E-mail: [atm@atm-transmet.org](mailto:atm@atm-transmet.org)  
Web: [www.atm-transmet.org](http://www.atm-transmet.org)